CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române

www.roaf.ro/ro/cersenin

Nr. 2 (92) ◆ 2007

28 iunie 2007, Mihail Kogălniceanu

THUNDERBIRDS în România

Pag. 3

SNIPER LANCE 2007

Pag. 10

PER ASPERA AD ASTRA

Misiunile Forţelor Aeriene Române pe timp de pace sunt definite pentru a realiza menţinerea integrităţii spaţiului aerian naţional şi protejarea unor obiective vitale împotriva atacurilor aeriene şi sunt realizate prin funcţiile de supraveghere aeriană şi de Poliţie Aeriană, pentru menţinerea securităţii spaţiului aerian naţional.

În situaţii de criză şi de război, Forţele Aeriene Române îşi amplifică acţiunile pentru apărarea populaţiei, obiectivelor vitale şi

MISIUNILE FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

a trupelor împotriva atacurilor aeriene, provocând pierderi maxime forţelor aeriene inamice, prin uzură şi participarea la crearea unei situaţii aeriene favorabile.

Subsistemul de forţe cuprinde ansamblul structurilor specializate pentru misiuni de apărare aeriană din Forţele Aeriene, Forţele Terestre şi Forţele Navale, destinate pentru localizarea, urmărirea şi identificarea mijloacelor aeriene, precum şi pentru interceptarea şi combaterea mijloacelor aeriene ostile.

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Preşedinte

general-locotenent LAURENŢIU MAFTEI
e-mail: lmaftei @ roaf.ro

Membri

general-maior dr. MARINEL NICOLAE
e-mail: nicolaem@roaf.ro

general maior FĂNICĂ CÂRNU
e-mail: fcarnu@roaf.ro

general de flotilă aeriană ION ŞTEFAN
e-mail: istefan@roaf.ro

căpitan-comandor LILIANA TĂNASE
e-mail: proff@roaf.ro

comandor DUMITRU BERBUNSCHI
e-mail: dberbunschi@roaf.ro

Redacţia

REDACTOR-ŞEF:
comandor DUMITRU BERBUNSCHI;
e-mail: dberbunschi@roaf.ro

SECRETAR DE REDACŢIE:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

SUBOFIŢER CU EVIDENŢA:
plutonier-major SORIN SĂFTOIU;
e-mail: sorin_saftoiu@yahoo.com

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;
e-mail: andreia_lungu@yahoo.com

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

AGENDĂ
4 "Frumoasa nebunie a zborului", împletită în destin
6 Vizite de lucru
7 "Aripi în furtună"
8 Schimb de experienţă

EVENIMENT
9 Prima promoţie de soldaţi şi gradaţi voluntari din Forţele Aeriene a depus Jurământul Militar

MISIUNE ÎNDEPLINITĂ
10 "Sniper Lance 2007"

INTERVIU
14 Simbolurile recunoştinţei

INSTRUCŢIE
16 Artileriştii antiaerieni, la ora adevărului

ALBUM "CER SENIN"
18 F-15 EAGLE

NATO – ÎN SCHIMBARE
20 Testul realităţii

UNITĂŢI DE ELITĂ
22 Baza 90 Transport Aerian

REPORTAJ
26 Firescul, la el acasă
29 Atât de aproape de cer...

EXPERTUL DIXIT
30 Securitatea zborului

ÎNVĂŢĂMÂNT
32 Soldaţii şi gradaţii voluntari

EXERCIŢII CULTURALE
34 Recenzii

COPERTA I
Fotomontaj de la exerciţiul "SNIPER LANCE 2007"

COPERTA IV
Alimentare în zbor a unei aeronave F-15 EAGLE

Traducere texte:
GABRIELA GROZA
LILIANA HANGA

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: **021/318.54.66**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.07; C 1011.00

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 4547/2007

"MAGIC ON THE SKY"

The Thunderbirds Team comes back on the Romania's sky after 11 years, with its 6 famous F-16C, within the European Tour, occasioned by the celebration of the U.S. Air Force 60th Anniversary. The team promises a breathless demonstration within a unique air show.

Când e vară la malul mării și soarele strălucește din plin, când briza și mirosul de sare înfierbântă imaginația, iar visele tind să câștige conturul realității, atunci începem să facem planuri de vacanță și să ne gândim la relaxare, la destindere, la ruperea de rutina și grijile cotidiene. Tocmai de aceea, vara ce se apropie promite să înceapă frumos, cu un nou regal al aviației la Mihail Kogălniceanu, „Magie pe Cer", pe data de 28 iunie.

De ce „Magie"?

Împătimiții de aviație care au avut privilegiul să se lase fermecați de visul zborului la superlativ, oferit de spectacolul aerian RoIAS-2006, pot să-și facă planuri pentru un nou eveniment de referință în istoria show-urilor aeriene din România: renumita formație de înaltă acrobație aeriană a Forțelor Aeriene ale S.U.A., **Thunderbirds Team**, revine pe cerul României după 11 ani, cu ale sale 6 faimoase F-16C, în cadrul unui turneu european prilejuit de împlinirea a 60 de ani de la înființarea U.S.Air Force, promițând o demonstrație care taie răsuflarea, în cadrul unui spectacol aerian unic.

Având un program de zbor care se întinde pe mai mult de patru ore, spectacolul aerian „Magie pe Cer" va include demonstrații de înaltă spectaculozitate oferite de aeronavele MiG-21 LanceR și I.A.R.-99 Șoim, bătrânul L-39 Albatros într-un binemeritat zbor de „la revedere", prilejuit de ieșirea din serviciul Forțele Aeriene Române, aeronavele ultrașoare ale Aeroclubului României și parașutiștii militari care vor împlini spectacolul, îndreptățindu-ne să credem că emfaza din titlul „Magie pe Cer" este numai aparentă.

Vă așteptăm la Mihail Kogălniceanu, pe 28 iunie! Detalii și informații „la cald", în scurt timp, pe www.roaf.ro.

Maior dr. ing. AUGUSTIN SPERILĂ

ATAȘAȚII MILITARI, ÎN VIZITĂ LA STATUL MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

În data de 08 mai a.c., la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene, s-a desfășurat întâlnirea anuală a atașaților militari în România cu șeful Forțelor Aeriene Române, **generalul locotenent Constantin Croitoru**.

Pe agenda întâlnirii s-au aflat elemente referitoare la structura de organizare a Forțelor Aeriene, misiunile și obiectivele acestora, programele de restructurare a instituției, posibilitățile de achiziționare a noului avion de luptă multirol, alte programe de dezvoltare și achiziții.

On the 8th day of may, at the Romanian Air Forces Headquarter, has been took placed the anual meeting between the chief of staff of the Air Forces and the military attache.

On the agenda has been placed a few elements such as the organic structure of Romanian Air Forces, their missions and objectives, the reorganization process of the institution, posibilities of new multirol combat aircraft acquisition, another development and procurement programs.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU

Ca pilot militar, urcând în alt avion decât cel care te-a consacrat ca luptător aerian, seamănă cu o viață luată de la capăt. Iar dacă acest nou avion vine dintr-o altă lume decât cel vechi, dacă filozofia zborului său se bazează pe alte principii, atunci ai ocazia să te naști încă o dată, într-un alt "genom" al cabinei și pe o altă linie aerodinamică și de foc, sub un travaliu aproape chinuitor. Pentru că acum, la a doua naștere, ești conștient de travaliu și îl resimți în întregime, traversându-ți resorturile minții și încheieturile sufletului.

Nașterea aceasta, pentru tine, zburătorul care ai "bătătorit" cerul în alte avioane, totdeauna va avea o particularitate bizară și, în ascuns, chinuitoare: poate să țină cât restul vieții tale de zburător. Adică, foarte mult. Iar diferențele te voi țintui într-o tăcere resemnată, cu aer de om matur, atunci când

REnașterea

vei vedea că nu-ți mai aplaudă nimeni nici "gânguritul" primelor aterizări, nici mersul "de-a bușilea" prin misiunile de luptă noi, sau primii pași în picioare, drept, printre oameni și avioane. Nu va mai "îngheța" nimeni, ca instructorul de zbor de altă dată, când avionul va părea că o ia razna și din aer vei rosti cu glas tremurat primul "caz special", și nu va petrece nimeni zile pâgâne și nopți albe la căpătâiul tău când vei traversa purgatoriul procedurilor de urgență. Nu va mai fi lângă tine instructorul-doică, să poată orice, să-ți alunge spaimele, să-ți dea coroniță la botezul zborului. Nu te va ridica nimeni de vei cădea: ești mare, acum.

Poate de asta, nașterea într-un alt avion seamănă mai mult cu o boală, al cărei leac este aerodromul. Numai acolo zborurile se adună unul cu altul, se-ncheagă dureros și parcă-nveți, înainte de toate, să spui "acasă". Poate de aceea, pe aerodromul lor, piloții par mai optimiști. Simțurile noastre plătesc vamă travaliului interior, iar în zorii începutului nu distingem nimic din "promisiunile" zborurilor viitoare, nu înțelegem portativul unui alt fel de viață, rămânându-ne în urechi și curgându-ne în suflet cântecul de sirenă al trecutului, al rădăcinilor.

Iar ca acest chin să nu dureze, eu cred că este necesar un punct și de la capăt!

Comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

"FRUMOASA NEBUNIE A ZBORULUI", ÎMPLETITĂ ÎN DESTIN

That "Divine Madness of Flying" Interwoven with the Destiny

Lieutenant General Constantin Croitoru, Chief of Romanian Air Forces performed his last flight as a military aircraft pilot on 25th of April. It is only the en-force law which places age-related limits. His experience amounting to over 1,500 flying hours, including knowledge and skill acquired from learning about, training on and flying MiG-15, MiG-21 LanceR, MiG-29, HONG-5, IAR-316 aircraft, is his legacy passed on to all those fellow officers and subordinates who welcome and comradely shook hands with him when landing on the 90th Airlift Base runway. They all wanted to be there and share that turning-point full of intense satisfaction and professional fulfillment. They wanted to be there to honor a commander who, during an impressive career both of a decision-maker and a pilot, has left his footprints on the entire organization.

Generalul locotenent Constantin Croitoru, şeful Forţelor Aeriene, a executat, în data de 25 aprilie a.c., ultimul zbor în calitate de pilot de aeronave militare. Este vorba de o limitare datorită vârstei, impusă de legislaţia în vigoare. Cu o vastă experienţă în calitate de pilot, acumulând peste 1.500 de ore de zbor pe diferite tipuri de aeronave (MiG-15, MiG-21 LanceR, MiG-29, HONG-5, IAR-316), liderul Forţelor Aeriene a fost felicitat camaradereşte la aterizare de colegii şi subordonaţii din Statul Major al Forţelor Aeriene şi din Baza 90 Transport Aerian. Cu toţii au ţinut să-i fie alături, în acest moment de împlinire profesională, comandantului care, de-a lungul unei impresionante cariere, şi-a lăsat amprenta asupra instituţiei atât din postura diferitelor funcţii de decizie pe care le-a îndeplinit, cât şi din postura de pilot.

Loctiitorul sefului SMFA, generalul locotenent Laurenţiu Maftei, îl felicită pe liderul Forţelor Aeriene pentru o carieră de excepţie în calitate de pilot

– Domnule general-locotenent, vă aduceţi aminte ce anume v-a determinat să vă doriţi o carieră de pilot?

– Este foarte greu de spus. În copilăria mea auzeam deseori vuietul aeronavelor de transport care survolau Ploieştiul. Este posibil ca acesta să fie unul dintre lucrurile care, în mod inconştient probabil, m-au determinat să-mi doresc o carieră de pilot. Ceea ce ştiu sigur este faptul că în clasa a XII-a, în calitate de elev al liceului militar, nu am avut decât o singură opţiune: aceea de pilot. Tot în acel an, am avut ocazia să zbor, pentru prima dată, în cadrul aeroclubului "Gheorghe Bănciulescu", din Ploieşti. Ulterior, au urmat o serie de prime zboruri: zborul unui avion militar, zborul unui supersonic, zborul unui avion de vânătoare-bombardament, zborul unui elicopter etc. Fiecare în parte a echivalat cu un vis împlinit. Dacă nu reuşeam ca pilot ar fi fost un moment foarte dificil pentru mine, deoarece nu ştiu dacă aş fi continuat cariera militară într-o altă specialitate. Însă, din fericire, mă număr printre cei norocoşi, întrucât am avut o singură opţiune şi destinul a făcut să mă bucur din plin de acea opţiune.

– Cât de mare poate fi "frumoasa nebunie a zborului"? Şi ce sacrificii presupune acest lucru?

– Până într-atât încât să se împletească într-un destin. Un destin plin de satisfacţii şi de împliniri, dar şi un destin în care cei dragi ţie sunt condamnaţi să sufere, poate mai mult decât tu, ca pilot, îţi poţi imagina. Bucuria pe care un pilot o simte în momentul zborului este plătită foarte scump de cei dragi cu clipe care, uneori, par a dura

o eternitate. De aceea vreau să-i mulţumesc şi pe această cale soţiei, doamnei mele, pentru că m-a înţeles şi m-a sprijinit întotdeauna, uneori poate mai mult decât aş fi sperat.

– V-aţi gândit la ceva anume pe parcursul acestui ultim zbor?

– Întotdeauna parcă este un făcut ca momentele plăcute într-o viaţă, acele clipe care te fac să-ţi spui, în sinea ta, că viaţa este frumoasă şi merită trăită, vin mai devreme şi trec mai repede decât ne-am dori. Oricât ţi-ai dori să opreşti timpul în loc măcar pentru o clipă, oricât ţi-ai dori să nu laşi o bucurie să alunece pe patina timpului, nu rămâi decât cu senzaţia sisifică a necesităţii unui nou început.

Bucuria ultimului zbor

Este extrem de greu să ştii că te afli pentru ultima dată la manşa unui avion. Am încercat, pe parcursul acestui zbor, să-mi rememorez cariera de pilot. Să ştii că după 36 de ani de pilotaj trebuie să-ţi iei la revedere de la aparatul de zbor, simţi că se rupe o parte din tine. O parte din sufletul tău rămâne, cumva, alături de avion. Este un preţ destul de mare, pe care trebuie să-l plăteşti. Dar îl plătesc cu mare bucurie, deoarece câte o părticică din toate aeronavele pe care le-am zburat au rămas, într-un fel sau altul, în sufletul meu.

Un moment de povestit nepoţilor la gura sobei...

– Există ceva ce aţi dorit să realizaţi, ca pilot, şi nu aţi reuşit?

– Întotdeauna există un anumit nivel care poate fi depăşit. Ca pilot, însă, sunt convins că mi-am îndeplinit de fiecare dată obiectivele de performanţă pentru oricare dintre etapele parcurse. Sper, ca şi în calitate de comandant, să am satisfacţii cel puţin la fel de mari precum am avut ca pilot.

– Ce le doriţi piloţilor mai tineri?

– Ca pilot, le doresc să aibă împliniri cel puţin de câte am avut şi eu parte. Iar numărul de decolări să fie întotdeauna egal cu cel al aterizărilor. În calitate de comandant, îi asigur că-mi voi folosi întreaga experienţă pe care am acumulat-o în cariera mea, precum şi toate resursele de care voi dispune pentru a fi mândri că sunt piloţi ai Forţelor Aeriene Române.

– Vă mulţumesc foarte mult, domnule general-locotenent!

Căpitan MIRCEA BARAC

CRÂNGUL ALBASTRU

Iubite,
Ce limpede se vede inima ta,
De aici,
Din crângul albastru,
În care-am poposit
În sfârşit!
Ai fost, mereu,
Freamăt, vuiet, sclipire de-oţel
În căutarea soarelui şi-a ploii;
Te-ai contopit cu argintul aripei,
Dilatând pleoapa clipei.
Ai nins,
Cu flori de cireş
Cartea vieţii,
Şi-ai adus dimineţii nimb însorit!
Fii binevenit,
Aici,
În crângul albastru,
În care-am poposit,
În sfârşit!
Primeşte,
Rouă-nouă în cupa iubirii de dor.
Fie-ţi clipa, răgaz de visare.
Iar floarea-cireş.
Să ne ningă, iubite
Cu linişte.

25 aprilie 2007
EVELYNE CROITORU

Sunt puţini oamenii care, privind retrospectiv, ar putea oferi un răspuns referitor la una dintre cele mai importante alegeri făcute în viaţă, şi anume, alegerea meseriei. Sigur, există o sumedenie de justificări absolut logice pentru alegerea oricăreia dintre meserii, dar e greu să spui care a fost impulsul ce te-a determinat să o alegi pe una anume. Şi mai puţini sunt cei care, în societatea actuală, reuşesc să rămână fideli aceleiaşi meserii pe care au ales-o prima dată. Trebuie să fie vorba ori de noroc, ori de faptul că au ştiut exact ce anume au vrut de la viaţă. Iar generalul locotenent Croitoru este de părere că "succesul presupune muncă, multă muncă".
Piloţii reprezintă, cu siguranţă, una din categoriile profesionale care nu-şi schimbă meseria decât în mod fortuit. O dată ce ai apucat să îmbrăţişezi cu privirea pământul, ţinut fiind în poală de necuprinsul cerului, este imposibil să mai renunţi la o astfel de bucurie. Fiece aterizare nu înseamnă decât startul unei numărători inverse, pitită parşiv în subconştient, până la clipa următoarei decolări.

The Commander of the NATO Air Component in Izmir Was the Guest of Romanian Air Force

A delegation led by the commander of the NATO Air component in Izmir, Lieutenant General Maurice Lee McFann Jr., paid a visit in Romania, from 16th to 19th April, invited by the Chief of Romanian Air Force Staff, Lieutenant General Constantin Croitoru.

Comandantul Componentei Aeriene NATO de la Izmir a fost oaspetele Forţelor Aeriene Române

O delegaţie militară condusă de comandantul Componentei Aeriene NATO de la Izmir, **generalul locotenent Maurice Lee McFann Jr.,** a efectuat, în perioada 16–19 aprilie a.c., o vizită de lucru în România, la invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul locotenent Constantin Croitoru.**

Vizita delegaţiei NATO a avut ca scop principal evidenţierea aspectelor referitoare la integrarea Forţelor Aeriene Române în structurile aliate din zona de responsabilitate a CC Air Izmir şi asigurarea serviciului Poliţie Aeriană în cadrul Sistemului Integrat de Apărare Aeriană al Alianţei – NATINADS.

Activitatea a cuprins o serie de întâlniri şi discuţii ale oficialilor conduşi de generalul McFann cu conducerea Ministerului Apărării, Statului Major General şi Statului Major al Forţelor Aeriene. Totodată, agenda activităţii a inclus vizitarea Comandamentului Operaţional Aerian Principal şi a Bazelor Feteşti şi Mihail Kogălniceanu.

La sediul Statului Major al Forţelor Aeriene, oaspeţilor le-au fost prezentate principalele aspecte referitoare la procesele de transformare şi modernizare a Forţelor Aeriene, eforturile de integrare în structurile euro-atlantice şi de atingere a unui nivel ridicat al interoperabilităţii, cu accent pe capabilităţile operaţionale actuale şi modul de îndeplinire a misiunilor specifice în cadrul Sistemului Integrat NATO de Apărare Aeriană – NATINADS.

În cadrul vizitei efectuate la Baza 86 Aeriană, delegaţiei oaspete i-au fost prezentate principalele aspecte referitoare la poziţia geografică a bazei în raport cu alte aerodromuri şi poligoane din regiune, misiunile îndeplinite şi pregătirea personalului. Oficialii NATO au fost interesaţi, în mod deosebit, de programul de pregătire a piloţilor bazei şi de nivelul de interoperabilitate atins, având în vedere faptul că aceştia execută serviciul Poliţie Aeriană în zona de responsabilitate a CC Air Izmir.

La Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu au fost prezentate elementele majore de infrastructură aflate în curs de modernizare pentru susţinerea activităţilor comune ce urmează să fie derulate aici de Forţele Aeriene Române şi USAFE. Membrii delegaţiei au apreciat, în mod deosebit, facilităţile de pregătire oferite de infrastructura în dezvoltare a bazei şi de posibilităţile de utilizare a spaţiului aerian din această zonă, ceea ce va oferi piloţilor români o excelentă oportunitate pentru atingerea în timp scurt a unui bun nivel de interoperabilitate cu forţele aliate. În acest context, generalul McFann a fost interesat de posibilitatea ca această bază aeriană să găzduiască în viitor şi exerciţii complexe NATO.

În cadrul vizitei efectuate la COAP, delegaţiei oaspete i-au fost prezentate principalele aspecte referitoare la rolul şi locul acestei structuri în cadrul Forţelor Aeriene, eforturile de integrare în structurile euro-atlantice şi de atingere a unui nivel ridicat de interoperabilitate. Totodată, delegaţia CC Air Izmir a fost informată asupra capabilităţilor operaţionale actuale, asigurate în principal prin Centrul de Raportare şi Control, structura definită în cadrul COAP pentru îndeplinirea misiunilor specifice în cadrul Sistemului Integrat NATO de Apărare Aeriană – NATINADS.

Generalul McFann a luat notă de aspectele prezentate şi a precizat că, din poziţia sa de comandant al structurilor aeriene aliate din zona de Sud, va sprijini eforturile României de integrare deplină în structurile NATO şi va urmări urgentarea soluţionării problemelor care întârzie acest proces.

Comandor ADRIAN CODI

Conferinţa NATO TACEVAL

În perioada 02 – 04 mai a.c. s-a desfăşurat, la Comandamentul Suprem al Forţelor Aliate – SHAPE, de la Mons, Belgia, Conferinţa NATO TACEVAL.

Conferinţa a avut ca scop stabilirea programului de evaluare tactică pentru anii 2007 şi 2008, precum şi discutarea propunerilor privind modificarea standardelor pe care trebuie să le îndeplinească unităţile Forţelor Aeriene puse la dispoziţia NATO de către ţările membre ale organizaţiei.

Pentru Forţele Aeriene Române, anul 2007 reprezintă anul de vârf privind operaţionalizarea forţelor puse la dispoziţia NATO. Astfel, un număr de nu mai puţin de cinci astfel de obiective vor trebui să fie operaţionale în cursul acestui an: 1 escadrilă de aeronave MiG-21 LanceR varianta aer-sol; 1 patrulă de aeronave MiG-21 LanceR varianta aer-aer; 1 escadrilă de elicoptere de transport; 1 aeronavă de transport şi un modul EOD. Odată devenite operaţionale, aceste forţe vor parcurge procesul de afirmare impus de către structurile specializate ale Alianţei, conform programului agreat de Component Command Air Headquarters-Izmir. CC Air HQ-Izmir este responsabilă de controlul, planificarea, coordonarea şi executarea tuturor misiunilor aeriene, reprezentând una dintre cele trei componente de comandă ale Joint Force Command Headquarters (JFC HQ), din Napoli.

From 2nd to 4th Mai, the NATO TACEVAL Conference took place at the Supreme Headquarters Allied Powers Europe - SHAPE in Mons, Belgium.

The conference aimed to establish the tactical evaluation schedule for 2007 and 2008, as well as to discuss the proposals regarding the modification of standards which must be achieved by the Air Force units set at NATO disposal by the Organization's members.

Acest aspect este deosebit de important, deoarece în momentul afirmării forţei, aceasta poate fi folosită de către NATO în cadrul procesului de planificare şi generare a forţelor participante în teatrele de operaţii.

În ceea ce priveşte cel de-al doilea punct al conferinţei, privind modificarea standardelor, trebuie subliniat faptul că se doreşte implementarea unor noi niveluri de performanţă pentru Forţele Aeriene, aspect datorat nivelului de ambiţie al Alianţei. În acest scop, se au în vedere capabilităţile oferite de noii membri, precum şi implicarea activă a NRF – Forţa de Răspuns a NATO în teatrele de operaţii.

Stabilirea de noi standarde este, de asemenea, un aspect foarte important, deoarece acestea vor defini nivelul la care trebuie să se afle capabilităţile oferite de România pentru susţinerea eforturilor Alianţei.

Colonel Mihai Radu

Vizita şefului Statului Major al Forţelor Aeriene din Franţa

The Chief of the French Air Force Staff visits Romania

From 2nd to 4th Mai 2007, a military delegation led by the Chief of the French Air Force Staff, General Stéphane Abrial, paid a visit in Romania, invited by his Romanian homologue, Lieutenant General Constantin Croitoru.

În perioada 02–04 mai a.c., o delegaţie militară condusă de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene din Franţa, **generalul Stéphane Abrial,** a efectuat o vizită de lucru în România, la invitaţia omologului său român, **generalul locotenent Constantin Croitoru.**

În cadrul discuţiilor dintre cei doi oficiali au fost abordate aspecte referitoare la organizarea şi structura actuală a Forţelor Aeriene Române, planuri de perspectivă şi domenii de reformă, prezentarea principalelor categorii de tehnică din dotare şi a programelor de modernizare. De asemenea, au fost abordate subiecte precum stadiul de pregătire şi operaţionalizare al personalului şi structurilor Statului Major al Forţelor Aeriene, precum şi modul de organizare şi desfăşurare a procesului de formare, instruire şi perfecţionare a cadrelor militare din Forţele Aeriene.

Totodată, au fost prezentate informări cu privire la posibilităţile pe care partea română le are pentru asigurarea transportului strategic cu aeronava C-130 Hercules, dar şi cu privire la stadiul pregătirii exerciţiului româno-francez "Chasseur Accompli 2007".

În programul vizitei au fost incluse deplasări la Baza 90 Transport Aerian, Comandamentul Operaţional Aerian Principal şi Baza 86 Aeriană.

"Black Sea Defence and Aerospace – BSDA 2007"

În spaţiile Romaero Băneasa din Bucureşti a fost deschisă, în perioada 24–27 aprilie a.c., expoziţia de tehnică militară "Black Sea Defence and Aerospace 2007". Aceasta a fost organizată cu sprijinul Ministerului Apărării şi al Ambasadei Statelor Unite ale Americii la Bucureşti şi a reunit peste 165 de firme din 20 de ţări, producătoare de tehnică militară de ultimă generaţie.

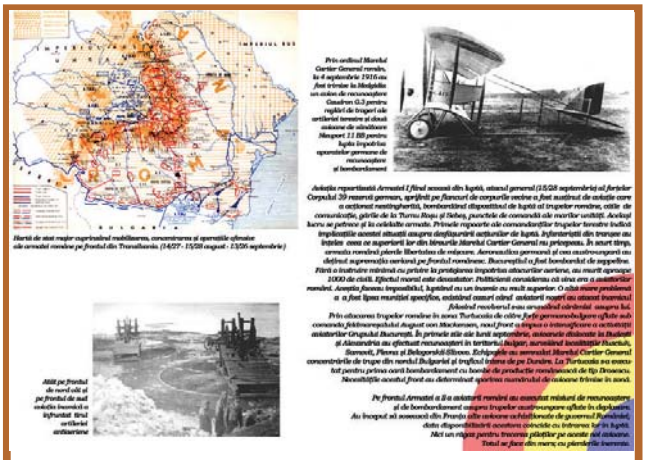
BSDA 2007 a fost structurată pe două paliere, astfel: industria de apărare şi cea de securitate privată – aviaţia civilă, apărarea aeriană, apărarea terestră, apărarea maritimă, securitatea naţională şi securitatea privată constituind temele vizate de eveniment.

Printre participanţii internaţionali la expoziţie s-au numărat producători de talie mondială în domeniul aerospaţial, precum "Alenia Aeronautica" – Italia (producător al aparatului de zbor C-27J de transport militar şi un partener important în programul

avionului de luptă Eurofighter Typhoon, care a şi fost prezentat, în premieră, Centrul de testare al Forţelor Aeriene Italiene oferind demonstraţii de zbor cu acest avion de vânătoare); "EADS Casa" – Spania; "Gripen/SAAB" – Suedia etc.

România a fost reprezentată în cadrul expoziţiei de numeroase companii, atât producătoare, cât şi integratoare de servicii, din industria aeronautică (Aerofina, Aerostar, Aeroteh, Avioane Craiova, Romaero, Turbomecanica), de apărare (C.N. Romarm, Electromagnetica, Elprof, I.O.R., Pro Optica, MFA Mizil, Roman ş.a.) şi securitate (Helinik, Syscom 18, Tehnosec, Tehnosys sau UTI).

Expoziţia a mai pus la dispoziţia participanţilor un program complex de întâlniri de afaceri, întrevederi şi discuţii business-to-business, conferinţe şi dezbateri din domeniul apărării, precum şi prezentări de tehnologie de ultimă oră, atât din partea română, cât şi din cea străină.



"ARIPI ÎN FURTUNĂ"

Muzeul Aviaţiei Române din Bucureşti şi Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii (A.R.P.I.A.) – filiala Bacău, în colaborare cu Complexul Muzeal "Iulian Antonescu", Baza 95 Aeriană şi AEROSTAR Bacău, au organizat, în data de 20 aprilie a.c., un simpozion şi vernisajul unei expoziţii de fotografii-document, "Aripi în furtună", pe tema "Participarea Aeronauticii Române la Campania din 1917".

În cuvântarea sa, generalul de flotilă aeriană (r) Nicolae Petrescu, preşedintele filialei A.R.P.I.A. din Bacău şi amfitrionul acestei acţiuni, a evocat importanţa expoziţiei: "În colaborare cu specialiştii Muzeului Aviaţiei Române am încercat să aducem în faţa publicului băcăuan aspecte inedite din luptele aeriene care s-au purtat în Primul Război Mondial. Deşi numeric redusă, flotila aeriană a Armatei Române a scris adevărate pagini de istorie peste care, din nefericire, s-a aşternut praful uitării. Sperăm că publicul receptiv din Bacău va remarca străduinţa noastră de a scoate la iveală noi momente din activitatea aeronautică din perioada 1916–1917".

În cadrul expoziţiei au fost expuse 17 panouri cu explicaţii şi fotografii legate de cele mai importante evenimente şi aspecte ale aeronauticii României în Primul Război Mondial (brevete de pilot, carnete de zbor, brevete privind acordarea unor decoraţii), 12 portrete ale aviatorilor decoraţi cu Ordinul "Mihai Viteazul", tablouri ale pictorului Şerban Ionescu, două machete de avion (Bleriot şi Farman 40), broşura "Observaţiuni şi învăţăminte din războiul european", xerocopii legate de activitatea aviatorului Vasile Niculescu, xerocopii pentru vitrina "Cultul eroilor" etc.

Pagină realizată de căpitan MIRCEA BARAC

SCHIMB DE EXPERIENŢĂ

O delegaţie de studenţi din Academia Forţelor Aeriene Române, condusă de **locotenentul Alexandru Roman** şi compusă din **stud. sg. maj. Mădălina Petrescu**, **stud. cap. Marius Costeiu** şi **stud. frt. Andrei Zaharia,** a efectuat, în cursul lunii aprilie, o vizită la Academia Regală Militară din Olanda, în baza unui schimb de experienţă ce există între cele două instituţii de mai mulţi ani.

în Olanda...

În cadrul vizitei, au avut loc o serie de discuţii referitoare la organizarea, structura şi conţinutul învăţământului de formare a ofiţerilor din Forţele Aeriene ale Olandei, aspectele ce merită reţinute fiind următoarele: ■ în Academia Regală Militară din Olanda sunt pregătiţi ofiţeri din toate armele şi specializările; ■ studenţii din arma aviaţie naviganţi (piloţi) desfăşoară primul an de studii în cadrul Academiei, urmând cursuri de pregătire teoretică generală şi de specialitate; ■ studenţii din anii II şi III execută pregătirea practică de specialitate în baze aeriene pe avionul cu elice Pilatus PC–7, iar pregătirea în vederea exploatării avionului de vânătoare F–16 se execută în Statele Unite ale Americii, pe o perioadă de 1 an, în cadrul unui program de pregătire bilaterală a piloţilor; ■ conţinutul învăţământului din academie cuprinde, la începutul primului an de studiu, o perioadă de pregătire militară de bază (19 săptămâni), în cadrul căreia sunt organizate şi cursuri de supravieţuire în condiţii climaterice extreme (1 săptămână); ■ programul cadeţilor din cadrul Academiei Regale din Olanda începe la ora 07.00 şi se încheie la ora 16.00 (pentru studenţii din anii de studiu II, III şi IV), în vreme ce pentru studenţii anului întâi, programul este de 24 de ore; ■ în cadrul academiei, studenţii beneficiază de anumite facilităţi: club, bar, sală de sport, precum şi de anumite cercuri culturale şi cursuri. Aceste facilităţi şi libertăţi de care beneficiază cadeţii atrag după sine şi mai multe responsabilităţi, deoarece ei sunt cei care organizează toate activităţile sportive, culturale şi de socializare, prin intermediul Corpului Cadeţilor Militari – o structură cu statut juridic şi buget propriu.

Programul activităţilor desfăşurate a cuprins şi vizite la două baze militare, respectiv: baza aeriană operativă de la Volkel şi Batalionul 44 infanterie mecanizată de la Harskamp. Cu această ocazia, delegaţia studenţilor români a putut vedea cum se realizează mentenanţa avionului F-16.

Tot în cursul lunii aprilie, o altă delegaţie de studenţi de la Academia Forţelor Aeriene Române, condusă de **locotenentul Marius Bucurică** şi compusă din **stud. plt. Ciprian Negru**, **stud. sg. maj. Violeta Duloiu**, **stud. cap. Lucian Boghean** şi **stud. frt. Andrei Blagu,** a efectuat o vizită la Academia Forţelor Aeriene de la Colorado Springs, SUA.

Principalele activităţi desfăşurate pe timpul vizitei au constat în vizitarea Academiei de la Colorado Springs, discuţii privind sistemul de formare a ofiţerilor, participarea la activităţi specifice cadeţilor (activităţi legate de pregătirea pentru zbor) şi vizitarea unor obiective istorice, culturale şi turistice.

În Academia Forţelor Aeriene sunt pregătiţi ofiţeri pentru mai multe specializări, accentul punându-se pe personalul navigant. Astfel, încă de la admitere, toţi studenţii sunt pregătiţi pentru a deveni personal navigant, repartiţia pe specialităţi realizându-se în funcţie de răspunsul studenţilor la cerinţele statutului de pilot militar (aptitudini medicale, familiarizarea cu mediul de zbor, nivelul cunoştinţelor tehnice etc.) Pe întreg parcursul studiilor în Academie, singura categorie de aeronave zburată de cadeţi este planorul. Cadeţii din anii III şi IV sunt ei înşişi instructori pentru cei din anul I şi II.

După absolvirea Academiei, unui cadet (pilot) îi sunt necesari doi ani de practică (zbor pe diferite categorii de aeronave) pentru a deveni pilot operativ.

Programul studenţilor în cadrul Academiei Forţelor Aeriene începe la ora 07.00 şi se încheie la ore diferite, în funcţie de anii de studiu. O atenţie deosebită este acordată pregătirii sportive, fiecare cadet fiind obligat, la începutul anului I, să-şi aleagă un sport pe care-l va practica pe întreaga perioadă a studiilor.

Pe timpul activităţii, studenţii români au avut ocazia să viziteze baza de instrucţie, centrul de paraşutism şi aerodromul Academiei.

Căpitan MIRCEA BARAC

... şi în Statele Unite

MAI BINE PENTRU VETERANI

Veterani de război din Forţele Aeriene, preşedinţi de filiale judeţene şi de sectoare ale Capitalei au participat, alături de foşti camarazi din celelalte arme, la Conferinţa Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război, desfăşurată la Cercul Militar Naţional.

Problemele abordate în informarea prezentată de preşedintele A.N.V.R., generalul (r) Marin Dragnea, şi în intervenţiile celor prezenţi au vizat îmbunătăţirea prevederilor legilor referitoare la situaţia veteranilor, invalizilor, văduvelor de război şi văduvelor de veterani. Este vorba de mărirea rentelor şi indemnizaţiilor de război; scutirea de taxe şi impozite; asigurarea medicamentelor şi tratamentului medical gratuit; sporirea pensiilor mici; rezolvarea problemelor privitoare la împroprietărirea celor decoraţi cu ordine şi medalii de război şi vânzarea apartamentelor (imobilelor) construite de stat veteranilor care locuiesc cu chirie, de 30–40 de ani ş.a.

Se au în vedere, de asemenea, veteranii decoraţi cu "Crucea Comemorativă a celui de-al Doilea Război Mondial, 1941–1945", pentru care s-a solicitat mărirea rentei la 50 la sută din solda de grad a unui sublocotenent.

Participanţii au adoptat un Apel către toate instituţiile centrale ale statului, liderii şi partidele politice, care îndeamnă la bună înţelegere, oprirea vrajbei, urii, dezbinării, răzbunărilor, răfuielilor şi intrigilor.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

Prima promoţie de soldaţi şi gradaţi voluntari din Forţele Aeriene a depus Jurământul Militar

A new step in professionalizing the Romanian Air Forces was made at the Training School in Bobocu on Saturday, 21st of April 2007. The first contingent of voluntary enlisted members solemnly

The First Contingent of Air Force Enlisted Members Took the Military Oath

swore an oath of loyalty to Romania and Romanian Armed Forces and, thus, marking a major juncture in their development as professional military staff.

Sâmbătă, 21 aprilie 2007, o nouă etapă din procesul de profesionalizare a Forţelor Aeriene Române s-a derulat în cadrul Şcolii de Aplicaţie a categoriei de forţe, de la Boboc. Prima promoţie de soldaţi şi gradaţi voluntari a depus Jurământul Militar, marcând o etapă importantă în procesul devenirii lor ca militari profesionişti.

Jurământul Militar depus sâmbătă de prima serie de soldaţi şi gradaţi voluntari din Forţele Aeriene a respectat întocmai algoritmul unui astfel de eveniment. Părinţi, bunici, prieteni, prietene sau soţii au luat drumul Şcolii de Aplicaţie de la Boboc pentru a fi martori la eveniment. Din cadrul general nu au lipsit reprezentanţii Statului Major al Forţelor Aeriene, comandantul şcolii, **generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală,** soborul de preoţi, reprezentanţi ai mass media locale. De la introducerea Drapelului de Luptă în formaţie şi până la defilarea acompaniată în ropotele de aplauze ale asistenţei, totul s-a desfăşurat ca la carte. Cu toate acestea, pentru militarii de carieră, care au organizat şi au participat la zeci de astfel de evenimente, dar şi pentru reprezentanţii mass media, atmosfera nu a fost cea cu care se obişnuiseră. Parcă lipsea ceva... Nu, nu fusese uitat vreun amănunt. Pur şi simplu, încărcătura emoţională era de cu totul altă natură. În locul familiilor reunite de o despărţire fortuită, de data aceasta era vorba de o revedere în urma unei decizii proprii. Lacrimile au lăsat locul privirilor pline de speranţă, calculul celebrului a.m.r. a fost înlocuit de calculul perspectivei unei evoluţii profesionale cât mai prolifice. Armata nu mai era privită drept un rău necesar, ci chiar şansa realizării în viaţă. Existenţa unei astfel de motivaţii a transformat emoţiile greu controlabile în speranţe cu riscuri asumate.

Nea Oprea a' lui Mormoloc a fost fiu de chiaburi. În loc să efectueze stagiul militar, a muncit trei ani la canal. Acum se mândreşte cu nepotul său, soldatul Ionel Mangalea

Soldatul Robert Cioc este din Galaţi, are 20 de ani şi nu are stagiul militar satisfăcut. A ales cariera militară cu speranţa de a realiza ceva stabil şi de perspectivă în viaţă. S-a integrat foarte bine la specificul militar şi nu a întâmpinat greutăţi, deşi programul este diferit de cel de acasă. Părinţii au fost foarte bucuroşi pentru alegerea făcută, mai ales tatăl său, care a rămas fidel concepţiei: „Armata te face om". Tânărul soldat priveşte cu multă încredere spre viitor, mai ales că intenţionează să urmeze cursurile pe filieră indirectă, pentru a deveni subofiţer.

"Astăzi este o zi foarte importantă pentru instituţia noastră, dar şi pentru cei care au ales să-şi servească ţara. Viaţa în Forţele Aeriene nu este deloc uşoară. Dovadă este faptul că o parte din colegii dumneavoastră au renunţat foarte repede la ideea de a deveni soldaţi şi gradaţi voluntari. Mă bucur pentru voi, cei care aţi ales să continuaţi, deoarece aveţi şansa de a realiza ceva frumos în viaţă.

În strategia Ministerului Apărării, un loc important îl ocupă profesionalizarea. Dumneavoastră deschideţi un nou capitol în istoria armatei române din acest punct de vedere şi trebuie să fiţi mândri de acest lucru" – **general de flotilă aeriană, Liviu Burhală.**

Ionuţ Toader are 25 de ani şi este din Craiova. Deşi a absolvit Facultatea de Automobile Rutiere, a decis că e mai înţelept să urmeze o carieră militară, datorită stabilităţii şi posibilităţii reale a evoluţiei profesionale. Chiar cu riscul schimbării garnizoanei de reşedinţă, aspect greu de trecut cu vederea, în prezent, de multe din cadrele cu state vechi în sistem.

Căpitan MIRCEA BARAC

Romanian Air Force took part in the flying exercise "Sniper Lance 2007", performed jointly with United States Air Force in Europe – USAFE from 23rd April to 4th Mai, on the Mihail Kogalniceanu airfield. The exercise aimed to commonly practice the NATO tactics and procedures associated to the air combat at various speeds and heights, to apply the deployment and logistic insurance procedures and promote the mutual trust and cooperation between the two participant countries.

Romanian Air Force took part in the exercise with 12 MiG-21 LanceR aircraft, belonging to the 86th Airbase Fetesti and the USA Air Force in Europe with 12 F-15 "Eagle" aircraft, from 493rd Squadron/ 48th Wing, stationing in the Lakenheath Airbase, and 2 KC-135 "Stratotanker" aircraft, from Mildenhall Airbase.

The squadrons belonging to the 86th Airbase perform missions of national air defense and support missions for the Army within the responsibility area. Beginning on 2004, the airbase performs the "Air Police" service under NATO command, in peacetime, as an incorporated part of the common air defense, with the purpose of maintaining the air integrity.

The 493rd Squadron is able to perform support air defense missions for USA Air Force in Europe (USAFE), United States European Command (USEUCOM) and North-Atlantic Alliance (NATO). It owns the most modern air-to-air combat and identification systems. It is capable to deploy its forces in a very short time and to perform support missions anywhere on the Earth.

The Romanian detachment was led by the Colonel (Av.) Dan Buciuman – the 86th Airbase commander and the American detachment by the Lieutenant Colonel Wills Craig.

SNIPER LANCE 2007

Forţele Aeriene Române au participat, în perioada 23 aprilie – 4 mai a.c., la exerciţiul de zbor în comun cu Forţele Aeriene ale SUA în Europa – USAFE, "SNIPER LANCE 2007", găzduit de aerodromul Mihail Kogălniceanu. Exerciţiul a avut ca principal scop exersarea în comun a tacticilor şi procedurilor NATO asociate luptei aeriene manevriere la viteze şi înălţimi variate, aplicarea procedurilor de dislocare şi asigurare logistică, promovarea încrederii reciproce şi a cooperării între cele două ţări participante.

Forţele Aeriene Române au participat la exerciţiu cu 12 aeronave MiG-21 LanceR, aparţinând Bazei 86 Aeriene de la Feteşti, iar Forţele Aeriene ale SUA din Europa – cu 12 aeronave F-15 "Eagle", aparţinând Escadrilei 493/Aripa 48, staţionată în Baza Aeriană Lakenheath, precum şi două aeronave KC-135 „Stratotanker", aparţinând Bazei Aeriene de la Mildenhall.

Escadrilele aparţinând Bazei 86 Aeriene, execută misiuni de apărare a spaţiului aerian naţional şi misiuni în sprijinul forţelor terestre în zona de responsabilitate. Începând cu anul 2004, baza execută serviciul Poliţie Aeriană sub comandă NATO, în timp de pace, ca parte integrată a apărării aeriene colective, în scopul menţinerii integrităţii spaţiului aerian.

Escadrila 493 este în măsură să execute misiuni de apărare aeriană în sprijinul Forţelor Aeriene ale SUA în Europa (USAFE), Comandamentului Trupelor Americane în Europa (USEUCOM) şi Alianţei Nord-Atlantice (NATO). Posedă cele mai moderne sisteme de luptă aer-aer şi de identificare. Este capabilă să se disloce într-un timp foarte scurt şi să execute misiuni de sprijin oriunde pe glob.

Detaşamentul românesc a fost condus de **comandorul Dan Buciuman** – comandantul Bazei 86 Aeriene, iar detaşamentul american – de **locotenent colonelul Wills Craig**. Resursele umane disponibile pentru exerciţiul comun au fost de aproximativ 200 de militari americani şi 250 de militari români. Exerciţiul din acest an este primul din seria celor care se desfăşoară după adoptarea legii care ratifică „Acordul dintre România şi Statele Unite ale Americii privind activităţile forţelor Statelor Unite staţionate pe teritoriul României", semnat la Bucureşti, la 6 decembrie 2005.

Tactica luptei aeriene apropiate

Timp de 12 zile, piloţii români şi americani s-au antrenat în comun, învăţând unii de la ceilalţi, într-un schimb de experienţă necesar şi util provocărilor viitoare, pentru a putea face faţă diferitelor acţiuni impuse de NATO. Avioanele au executat zboruri în formaţie, inclusiv cu echipaje mixte, precum şi antrenamente de luptă aeriană cu două sau patru aeronave.

„Nici unul dintre piloţii americani nu a zburat cu MiG-ul 21. Acest exerciţiu ne-a oferit ocazia de a ne antrena în compania unui aparat de zbor diferit. După ce ne-am antrenat cu piloţii români timp de două săptămâni, sunt convins că, dacă am coopera din punct de vedere operaţional, ne-am integra fără nici un fel de probleme. Piloţii români sunt la fel ca orice alt pilot de vânătoare, învaţă din greu de la oricine şi sunt piloţi excelenţi. O dată cu introducerea în

dotare a unui aparat de vânătoare de generaţie a patra, RoAF va deveni un câştig de excepţie pentru NATO, precum şi un partener de antrenament excelent", spunea **căpitanul Josh „Razor" Fogk,** din Escadrila 493 Vânătoare.

Pentru piloţii români însă, nu este pentru prima dată când participă la misiuni în comun cu partea americană. *"Încercăm, de această dată, să aprofundăm experienţa lor operaţională şi, în plan secund, să ne atingem obiectivele de instruire proprii. Aeronavele noastre sunt de generaţii diferite, iar misiunile lor, pe măsură. Escadrila 493 este specializată în exerciţii aer-aer. Noi, în misiuni aer-sol. Antrenându-ne cu ei, putem realiza exact ce înseamnă superioritate aeriană tactică şi care ne sunt limitele într-o luptă aeriană manevrieră apropiată"*, declara **locotenent comandorul Adrian Popescu**, pilot pe aeronave MiG-21 LanceR.

Aceasta este prima dată când antrenamentul în zbor s-a desfăşurat cu o escadrilă americană specializată în lupta aeriană. F-15 este unul dintre cele mai bune avioane de vânătoare ale NATO. Este un avion de vânătoare extrem de manevrabil, capabil să obţină şi să păstreze superioritatea aeriană în timpul operaţiunilor aer-aer. Conceput ca un înlocuitor pentru F-4 Phantom II, în rolul de avion de superioritate aeriană, F-15 s-a dezvoltat şi ca un superb aparat multirol. Cu o suprafaţă portantă de invidiat şi deţinător al unui raport tracţiune/greutate supraunitar, beneficiază de o rată de urcare ameţitoare, rivalizând cu puţine avioane din lume. Pentru misiuni de luptă poate acroşa 8 rachete aer-aer. Calităţile sale îl recomandă ca fiind perfect pentru câştigarea şi menţinerea supremaţiei aeriene.

„Nu am cuvinte. Avionul F-15 este o maşină perfectă, în care omul devine extrem de puternic. Am zburat cu multe avioane. Acesta, raportat la misiunea pentru care a fost conceput, este de departe imbatabil. Iar faptul remarcabil este că îţi conferă lejeritate în luptă şi încredere în capacitatea ta de a-l pune în valoare", îmi spunea, chiar după aterizarea cu interceptorul american, pilotul de MiG-21 LanceR – **locotenent comandorul Nicolae Bucur**.

„Este un exerciţiu de antrenament preţios pentru avionul de vânătoare F-15C Eagle. Piloţii români sunt aviatori talentaţi şi posedă o mare sete de cunoaştere. Ar fi o onoare pentru orice pilot american să se antreneze cu piloţii români" – conchidea **maiorul John Foncannon,** din Escadrila 493 Vânătoare.

Căpitanul Jamie Humphries, purtătorul de cuvânt american al exerciţiului "SNIPER LANCE 2007": *"Este pentru prima dată cînd piloţii Escadrilei 493, din cadrul Forţelor Aeriene ale SUA dislocate în Europa, ajung în România. Am executat diferite aplicaţii în comun, am participat la misiuni de interceptare şi luptă aeriană şi, demonstrativ, alimentare în zbor."*

Realimentare în aer a aeronavelor americane

Unul dintre „greii" armatei americane, avionul-cisternă KC-135 „Stratotanker", a zburat deasupra României pe toată perioada exerciţiului.

Un avion KC-135 a luat la bord jurnalişti militari şi civili români. Exerciţiul „SNIPER LANCE 2007" a oferit ocazia publicului românesc de a zbura cu un avion-cisternă american care, în mod normal, nu îmbarcă pasageri pe timpul misiunilor de realimentare în aer.

Aeronava KC-135 poate realimenta în zbor avioane F-15 şi F-16, iar cu anumite modificări, avioane multirol Eurofighter. Are patru motoare cu reacţie, cântăreşte 160 de tone, atinge o altitudine de până la 15.000 de metri şi are o viteză maximă de peste 800 de km/h. Misiunea de realimentare s-a desfăşurat deasupra judeţelor Vrancea şi

Galaţi, la o altitudine de peste 6.000 de metri. KC-135 „Stratotanker” este o aeronavă destinată, în principal, misiunilor de realimentare cu combustibil a bombardierelor cu rază lungă de acţiune. KC-135 este, de asemenea, capabil să transporte răniţi pe timpul operaţiunilor de evacuare aeriană. Acest avion poate căra o sarcină utilă de 35 de tone. Avioanele KC-135 pot transporta, pe lîngă sute de tone de combustibil, persoane sau materiale sanitare, fiind folosite în misiunile din Afganistan sau Irak.

Pe timpul realimentării, avionul de luptă se poziţionează subplasat în spatele avionului-cisternă, iar carburantul este transferat de la un avion la altul printr-o conductă flexibilă.

Dacă misiunile de apărare aeriană şi susţinere a luptei de la sol sunt obişnuite pentru piloţii români, cele de realimentare în aer au fost o noutate demonstrativă. După 40 de minute, deasupra oraşului Tecuci, la o înălţime de 6.000 de metri, a început operaţiunea de alimentare. În mai puţin de 10 minute, opt avioane de luptă F-15 Eagle au fost alimentate în aer cu câte trei tone de combustibil fiecare.

Piloţii susţin că operaţiunea nu este foarte complicată. *“Este foarte important ca avionul F-15 să ajungă la trei metri sub KC-135. Noi avem un fel de pompă, care se desprinde de avionul-cisternă şi furnizează combustibil supersonicului. Un F-15 are nevoie de trei tone de combustibil, pe care le primeşte într-un minut. Dar, ca toată operaţiunea aceasta să reuşească, este nevoie de multă concentare şi de un echipaj bun, cum are acest avion “*, a declarat **căpitanul Ryan Willson**.

Spre deosebire de F-15, care sunt avioane supersonice de vânătoare-interceptare cu un echipaj de maxim doi oameni, cele tip cisternă sunt foarte spaţioase, lucru care lasă loc la glume din partea piloţilor celor două tipuri de aeronave. *“Întotdeauna facem glume unii pe seama celorlalţi. Cei care pilotează F-15 ne spun că noi nu putem face acrobaţii în aer, iar noi admirăm felul în care zboară, în timp ce bem o cafea sau servim prânzul, lucru pe care ei nu îl pot face”*, povestea, cu un aer destins, **căpitanul John Kelley**, din cadrul Forţelor Aeriene ale SUA.

Ziua Distinşilor Vizitatori

Joi, 3 mai a.c., pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, la finalul exerciţiului româno-american ,,SNIPER LANCE 2007", care a debutat la 23 aprilie, a fost organizată „Ziua Distinşilor Vizitatori”. La eveniment au fost invitaţi şi au participat prim-ministrul României, Călin Popescu Tăriceanu, ministrul apărării, Teodor Meleşcanu, şeful Statului Major General, amiral Gheorghe Marin, ambasadorul SUA la Bucureşti, Nicholas Taubman, generalul locotenent Robert Bishop, din cadrul Forţelor Aeriene ale SUA în Europa (USAFE), alte personalităţi civile şi militare. Invitaţii au urmărit aeronavele F-15 C şi MiG-21 LanceR atât pe timpul zborului, cât şi la sol, în cadrul unei expoziţii statice.

Interviu cu Eric. R. Jaren

– Chief Master Sergeant – Escadrila 48 Mentenanţă Aviaţie

– Exerciţiul aerian româno-american „SNIPER LANCE 2007" a avut ca scop creşterea nivelului de antrenament al celor două părţi. Ce părere aveţi despre colaborarea cu partenerii români?

– Cooperarea ne permite nu numai să învăţăm tehnici noi unii de la ceilalţi dar, mult mai important, să înţelegem faptul că există mai multe similitudini decât deosebiri în modalităţile noastre de executare a operaţiilor de mentenanţă. Apreciez foarte mult oportunitatea antrenamentului cu partea română şi aştept cu interes alte exerciţii SNIPER LANCE, în care să putem creşte capabilităţile de acţiune şi maximiza oportunităţile de antrenament ale ambelor părţi.

– Având în vedere experienţa dumneavoastră, care dintre ultimele misiuni la care aţi participat pot fi comparate cu acest exerciţiu?

– Exerciţiile SPANISH DAPEX 2004, MAPLE FLAG 2006 şi dislocările de antrenament cu armament la bord din Danemarca şi Olanda din 2006 au fost similare cu exerciţiul „SNIPER LANCE 2007". Fiecare dintre dislocări a necesitat o planificare detaliată, cu scopul pregătirii avioanelor, echipamentului, pieselor de schimb şi a personalului. Programele anuale de executare a orelor de zbor, de mentenanţă, reîmprospătarea stocurilor de complete de piese de schimb, precum şi activităţile de pregătire pentru luptă a personalului, toate aceste evenimente aflate în desfăşurare au trebuit organizate şi sincronizate pentru a permite executarea de operaţiuni independente la locaţia de dislocare. O dată ce dislocarea a fost executată, nu există nici o diferenţă de procedură de mentenanţă. Efectuăm operaţiuni standard atât acasă, cât şi în dislocare, urmând stipulările instrucţiunilor tehnice de exploatare, instrucţiunile US Air Force, precum şi instrucţiunile operaţionale ale Grupului 48 Mentenanţă.

– Tehnica din dotare influenţează, categoric, tactica şi pregătirea misiunii. Pe o scară de la 1 la 10, vă rog să poziţionaţi echipamentele cu care operaţi şi să comentaţi exploatarea lor.

– Fără doar şi poate, echipamentul este la fel de bun, pe cât de bine este întreţinut. Eu aş poziţiona echipamentul de care dispunem la nivelul 10. Toate echipamentele de care dispunem sunt întreţinute în mod meticulos de către tehnici cu înaltă calificare, aflaţi în baza aeriană de origine. În plus, tot echipamentul nostru este dislocabil, iar anumiţi tehnici de întreţinere echipament – cei de care este nevoie – sunt aduşi împreună cu unitatea în locaţia de dislocare, pentru a menţine gradul de disponibilitate al echipamentului pe timpul misiunii. Pentru dislocări pe perioade scurte, precum SNIPER LANCE, configurăm, în mod adecvat, completele de echipament cu scopul de asigurare a operaţiunilor de zbor. Pentru dislocări pe perioade mai mari, folosim complete de echipament de dimensiuni numerice standardizate.

– Succesul în misiuni aeriene are la bază nivelul ridicat al tuturor capabilităţilor operaţionale. Vă rog să ne oferiţi o imagine de ansamblu a componentei logistice integrate în sistemul din care faceţi parte.

– Sistemul nostru logistic asigură piesa de schimb care trebuie, la locul care trebuie, la timpul care trebuie. Sistemul este creat pe baza unor analize istorice detaliate. Cantităţile de piesele de schimb şi subansamble pentru avioane sunt stabilite pentru dislocări pe durată şi locaţie variabile, funcţie de sprijinul şi capabilităţile unităţii gazdă. Noi asigurăm reîmprospătarea completelor de piese de schimb, pentru un grad ridicat de operativitate al tehnicii. Statistic, putem planifica existenţa marii majorităţi a pieselor de schimb necesare, dar cum avioanele sunt imprevizibile, pot apărea defecţiuni în zone sau sisteme în care, de obicei, nu apar. În aceste cazuri, canalele noastre de sprijin logistic ne asigură capacitatea de susţinere a operaţiunilor necesare unui grad înalt de disponibilitate pe timpul dislocării.

– Fără îndoială, aviaţia înseamnă lucrul în echipă. Care este aportul logisticii în rata de îndeplinire a oricărei misiuni?

– Unitatea noastră dislocată este compusă din peste 10 subunităţi distincte, provenite din baza aeriană de origine. De fiecare dată când suntem dislocaţi, trebuie să restabilim cât mai repede noul lanţ ierarhic de comandă. Pentru ca desfăşurarea activităţii unităţii noastre să fie eficientă şi fără sincope, abilitatea noastră de a închega o echipă şi de a comunica în mod clar la toate nivelurile organizaţiei din care facem parte este de o importanţă crucială. Numai atunci când fiecare persoană îşi înţelege propriul rol şi modul în care se integrează în structură, putem asigura succesul misiunii. Fiecare dislocare oferă o nouă oportunitate pentru ca personalul să înţeleagă modul de a se adapta la o nouă structură de conducere şi a acţiona ca o echipă într-un mod cât mai rapid, cu scopul de a asigura o rată înaltă de îndeplinire a misiunii.

Comandor DUMITRU BERBUNSCHI
P.c.c. ALIN IONESCU

With many thanks to capt. JAMIE HUMPHRIES, public affairs officer, RAF Mildenhall, USAFE

Plângeri formulate de piloţi americani şi răspunsurile echipajelor

Problemă: Radarul murmură...

Soluţie: Reprogramaţi radarul în concordanţă cu versurile.

Problemă: Anvelopa stângă aproape că trebuie înlocuită.

Soluţie: Aproape am înlocuit anvelopa stângă.

Problemă: Testul de zbor e OK, cu excepţia aterizării automate, care este foarte dură.

Soluţie: Aterizarea automată nu este instalată pe acest avion.

Problemă: Pilotul automat nu este.

După prăbuşire: Acum este!

Problemă: Volumul DME este incredibil de tare.

Soluţie: Volumul setat la un nivel credibil.

Problemă: Insecte moarte pe parbriz.

Soluţie: Insectele vii sunt în regulă.

Problemă: Din elice se scurge un fluid.

Soluţie: Scurgere normală a elicei. De asemenea, şi elicele 1, 3 şi 4 au scurgeri normale.

Problemă: Pilotul automat produce în modul menţinere la altitudine o cădere de 200 de cadre pe minut.

Soluţie: Da, dar aşa ceva nu putem simula la sol.

Problemă: IFF neoperativ.

Soluţie: IFF întotdeauna neoperativ în modul închis.

Problemă: Frecarea incuietorilor cauzează înţepenirea mânerului pentru accelerare.

Soluţie: De aceea sunt încuietorile acolo.

Problemă: Motorul numărul 3 lipseşte.

Soluţie: Motorul găsit pe aripa dreaptă, după o scurtă căutare.

Problemă: Avionul se comportă ciudat.

Soluţie: Avionul atenţionat să se redreseze, să zboare corect şi să devină serios.

www.pilotfriend.com

SIMBOLURILE RECUNOŞTINŢEI

Some people say that any challenge must be won by someone, no matter the means, because the prize is one and the same. However, when the competition is won only through the elements provided by the status of belonging to a certain structure, the reward and fulfilment are absolute. This was the way the two winners of the challenge developed under the aegis of the Air Force Staff, "The Best of the Best", dedicated to the warrant officers and non-commissioned officers, managed to convince. The Junior Staff Sergeant Beatrice Tudor and the Chief Warrant Officer Aurica Vasilescu are proof of dedication, expression of comradeship, colleagues and friends who succeeded. They managed to pass over the daily routine, becoming good examples.

În cazul unui subofiţer sau al unui maistru militar, recunoaşterea meritelor pentru activitatea desfăşurată reprezintă, de cele mai multe ori, câştigarea respectului colegilor de breaslă. Atunci când nivelul performanţelor depăşeşte, însă, o medie care, din păcate, tinde să ne caracterizeze, laudele vin din toate părţile, iar recunoştinţa pentru efort capătă şi valoare simbolică.

În această fericită conjunctură i-am întâlnit pe câştigătorii concursului "Cel mai bun dintre cei buni" – ediţia 2006, concurs desfăşurat sub patronajul Statului Major al Forţelor Aeriene, respectiv ***sergentul major Beatrice Tudor*** *şi* ***maistrul militar principal Aurică Vasilescu****. Ambii – descrişi de consilierul comandantului pentru corpul maiştrilor militari şi al subofiţerilor din Forţele Aeriene,* ***maistrul militar clasa I Clementin Isprăvnicelu****, drept "colegi ai noştri, care au ştiut să se instituie în exemple ale pasiunii, ale muncii şi, astfel, şi-au câştigat recunoştinţa şefilor" – au manifestat, la început, reticenţă în faţa reportofonului. "Nu ne stă în caracter să ne lăudăm cu realizările noastre, credem că toţi colegii depun aceleaşi eforturi, doar că noi am fost un pic mai norocoşi", au declarat, la unison, cei doi militari.*

Dar, după tranzitarea tracului iniţial, am reuşit să le culegem din adâncul sufletelor sentimentele şi motivaţiile care au dus la atingerea acestui nivel de pregătire şi de dăruire profesională. Am ales varianta dublului interviu, prezentat în oglindă, tocmai pentru a explica, printr-un paralelism intenţionat, congruenţa ideilor, apartenenţa la corpul comun al maiştrilor militari şi subofiţerilor şi năzuinţele comune.

R.: *Care sunt principalele argumente pentru care credeţi că aţi fost desemnat maistrul militar/subofiţerul anului ?*

B.T.: Pentru mine, cred că principalul atu l-a constituit faptul că am participat la misiunea KAIA – „LEAD NATION". Performanţele mele de acolo s-au reflectat, mai apoi, în munca de zi cu zi pe care o desfăşor la unitate, unde am constatat o creştere a eficienţei şi calităţii.

A.V.: Un răspuns corect la această întrebare nu poate fi dat decât de cei care au hotărât desemnarea mea drept "maistrul militar al anului". Pentru mine, îndatoririle de serviciu au fost o pasiune, iar pasiunea a devenit muncă. În această situaţie, rezultatele nu pot fi decât foarte bune. Mă bucur că alături de inscripţionarea numelui pe placa şefilor de promoţie, de carnetul de zbor care atestă calitatea de instructor pe elicopterele IAR–316 B, SA 365N, MI-8, IAR-330, de cele 21 de brevete de invenţii şi inovaţii, numeroase diplome şi medalii în domeniul cercetării ştiinţifice, pot alătura şi titlul de "maistrul militar al anului".

R.: *Cum caracterizaţi relaţiile cu colegii, atât cu cei din cadrul aceluiaşi corp, cât şi cu cei din celelalte categorii de personal ?*

B.T.: Pot spune că relaţiile mele cu toate categoriile de personal au fost, sunt şi vor fi determinante în executarea misiunilor pe care le am şi ele se vor baza, în primul rând, pe respect, colegialitate şi prietenie. Ca în orice familie, există şi neînţelegeri, dar niciodată acestea nu pot deveni o piedică în crearea relaţiilor interumane speciale existente în colectivul nostru.

A.V.: Cred că denumirea de "colegi" este un cuvânt prea simplu ca să definească relaţiile statornicite între personalul ce-şi desfăşoară activitatea în aviaţia militară. Aş putea să spun, mai degrabă, "familia aviatorilor", pentru că nimic nu se deosebeşte faţă de relaţiile dintr-o familie. Aici cresc piloţi şi mecanici tineri, sub îndrumarea şi supravegherea „fraţilor"

Sergent-major Beatrice Tudor – sub amprenta datoriei

mai mari. Aici, bucuriile și necazurile sunt comune. Toți avem același țel : să zburăm cât mai sus și cât mai bine.

R.: *Care credeți că sunt, la momentul actual, poziția și statutul maistrului militar/subofițerului și care ar fi etapele de parcurs pentru creșterea importanței acestei categorii de personal în Armata României ?*

B.T.: Subofițerii și maiștrii militari, corpul comun al acestora, au constituit, întotdeauna, o categorie de personal importantă, din câte știu eu această categorie fiind denumită, la un moment dat, chiar "coloana vertebrală a armatei". Mi-ar face plăcere să cred că acest termen definește pe deplin condiția noastră profesională dar, în același timp, sunt conștientă că implică și mai multe responsabilități, ne obligă să continuăm perfecționarea în domeniile în care activăm.

A.V.: Datorită faptului că o serie de ordine au condiționat promovarea maiștrilor militari, a dispărut interesul

Maistrul militar principal Aurică Vasilescu – după terminarea inspecției elicopterului

în ceea ce privește pregătirea profesională. Aș da ca exemplu formarea mecanicilor de bord. Aceștia nu pot accede către această funcție dacă nu îndeplinesc o serie de condiții, printre care: să fie maistru militar clasa a III-a, să urmeze o serie de cursuri, care nu îi ajută cu nimic în specificul meseriei. Există maiștri militari absolvenți de studii superioare, chiar de profil (Facultatea de Aeronave), care încă nu au obținut numirea pe funcția de mecanic de bord, deoarece nu au stagiul minim în funcție, nu au cursuri etc. Cred că aici ar trebui intervenit, pentru stimularea specialiștilor.

R.: *Cum priviți formarea maiștrilor militari/subofițerilor prin filiere indirecte, din cadrul p.c.c. sau a s.g.v-iștilor? Considerați metoda clasică de școlarizare ca fiind mai adecvată ?*

B.T.: Atâta timp cât există dorința de cunoaștere și studiu, nu cred că este definitoriu modul de activare a subofițerilor. Eu reprezint unul din aceste cazuri, devenind subofițer chiar prin urmarea acestei filiere indirecte, și nu cred că sunt cu nimic mai prejos decât colegii mei care au fost activați prin vechea metodă de pregătire. Titlul obținut cred că vorbește de la sine.

Maistrul militar principal Aurică Vasilescu – privind

A.V.: Formarea unui maistru militar specialist în aviație, care să poată face față cerințelor impuse de nivelul tehnicii, nu se poate face într-un timp scurt. Școala militară este aceea care îi formează deprinderile generale de lucru la aeronave. În cadrul unităților, el se specializează și abia după aproximativ 10 ani poate să îndeplinească orice sarcină specifică meseriei. Însă, dacă s-ar opta pentru metoda ultra-specializării (specialiști în hidraulică, motoare, comenzi etc.), cred că și cei care vor fi promovați pe filiera indirectă ar putea face față cerințelor.

R.: *Din perspectiva participării tot mai dese a maiștrilor militari/subofițerilor la diverse misiuni internaționale, care considerați că ar trebui să fie elementele constitutive ale imaginii acestora, ca membri NATO ?*

B.T.: Răspunsul nu poate fi decât o însumare de elemente. Eu văd incluse aici păstrarea, în continuare, a calităților dobândite la locul de muncă, exprimarea dorinței continue de perfecționare – și aici mă refer, în principal, la o cunoaștere cât mai bună a limbilor oficiale NATO și la conștientizarea faptului că nu sunt cu nimic mai prejos decât ceilalți subofițeri ai armatelor partenere NATO.

A.V.: Deja personalul aviației militare a demonstrat că este capabil să facă față cu succes misiunilor primite în teatrele de operații NATO. Apreciez că, dacă se continuă în această direcție, rezultatele nu pot fi decât foarte bune, personalul fiind foarte bine pregătit, lucru constatat, de altfel, și de aliații noștri de nenumărate ori.

R.: *Alte considerente personale ?*

B.T.: Doresc tuturor colegilor mei succes la acest concurs în următorii ani și sunt convinsă că toți cei care vor atinge acest nivel vor deveni, în scurt timp, exemple de urmat, rămânând, în același timp, colegii pe care îi simțim mereu alături.

Putem concluziona, așadar, prin exemplele pe care ni le-au oferit cei doi militari, că acest corp al maiștrilor militari și al subofițerilor poate reprezenta un partener de nădejde pentru toate celelalte categorii de personal, poate să devină o sursă de valori perenă și, de ce nu, să îndeplinească, la un moment dat și la un nivel de pregătire excepțional, sarcini și misiuni comune cu cele ale corpurilor superioare de personal militar.

A consemnat
Plutonier-major SORIN SĂFTOIU

Sergent-major Beatrice Tudor – camarazi de front

ARTILERIŞTII ANTIAERIENI, LA ORA ADEVĂRULUI

ANTIAIRCRAFT GUNNERS, THE MOMENT OF TRUTH

For two weeks, the antiaircraft gunners who provide the air defense of Fetesti and Bacau airbases performed training shootings in the Capu Midia range. Although the weather betrayed them at the beginning of Mai, with restless winds and never-ending rains, the soldiers led by Lieutenant Colonel Nicolae Stafanescu and Major Marcel Ile put good use to the practice "in a cool place", in this way confirming the technique functioning status and the personnel training level.

Timp de două săptămâni, artileriștii antiaerieni ce asigură apărarea aeriană a bazelor de la Fetești și de la Bacău au executat trageri de instrucție în poligonul Capu Midia. Pe o vreme ce i-a trădat la acest început de mai, cu vânturi nervoase și ploi mocănești, oamenii locotenent colonelului Nicolae Ștefănescu și ai maiorului Marcel Ile au valorificat practic antrenamentul „la rece" al unui an de instrucție, confirmând astfel atât starea de funcționare a tehnicii, cât și nivelul de instruire a personalului.

Lupta cu istoria

Dacă la începutul secolului trecut tunul antiaerian era o armă ce tocmai își dovedea utilitatea, drept urmare a folosirii, în războaiele vremii, a baloanelor și dirijabilelor, la începutul acestui secol, tunul antiaerian reprezintă o armă ce luptă cu istoria și cu dezvoltarea fără precedent a aviației de luptă. La 9 august 1916, în armata română lua ființă o nouă specialitate, în fapt o nouă armă – Corpul Apărării Antiaeriene. În cei peste 90 de ani de existență, această armă a suferit modificări structurale de amploare, cu suișuri și coborâșuri, funcție de evoluția politico-militară a țării sau funcție de evoluția tehnicii de luptă.

Tunul antiaerian S-60, singurul care se mai află în dotarea Forțelor Aeriene Române în acest moment, este utilizat pentru apărarea aeriană cu rază scurtă de acțiune a obiectivelor punctiforme și de dimensiuni mici, împotriva atacurilor cu avioane pilotate și fără pilot, iar în caz de necesitate, împotriva țintelor terestre și de la suprafața apei aflate la distanțe mai mici de 2.000 m. Componentele de bază ale sistemului sunt: complexul radiotehnic de tragere CRT 1M (1 RL-35M) și 6-8 tunuri automate calibru 57mm.

Acest model de tun a fost introdus în exploatare la sfârșitul anilor '50, în Uniunea Sovietică, fiind proiectat ca un tun special pentru combaterea țintelor aeriene. Radarul de tragere și aparatul de calcul al elementelor de tragere au trecut prin mai multe variante. Ultima, cea sub forma complexului radiotehnic de tragere CRT 1M, a apărut la sfârșitul anilor '70. Sisteme care au la bază acest tun s-au fabricat și în China și au fost folosite în conflictele din Vietnam, Irak sau Iugoslavia.

În România, acest sistem a parcurs diferite etape de modernizare, conducerea focului realizându-se cu stații PUAZO 6, SOT-9, SOT-9A, iar în final, cu date de la CRT 1M. Scoaterea din serviciu a sistemului a început în anul 2004, înlocuirea lui cu sisteme SHORAD fiind planificată a începe în cursul acestui an.

De 3 ori, profesionalism

Cu toate că, în mod evident, tehnica este uzată atât fizic, cât și moral, artileriștii aflați pentru două săptămâni la Capu Midia spun că pentru ei, în acest moment, contează mai mult pregătirea decât tehnica în sine.

„Noi suntem acum profesioniști în proporție de sută la sută. Este o meserie pe care fiecare ne-am ales-o de bunăvoie, deci trebuie să facem tot ce este posibil pentru a menține tehnica operațională și

Forța este o însușire ce nu trebuie neglijată în artileria antiaeriană

pentru a ne instrui. Încadrarea fiecărei funcţii cu militari profesionişti, angajaţi pe bază de contract, reprezintă cea mai importantă etapă în procesul profesionalizării. Oricât de bine ar fi înzestrată o structură armată din punct de vedere tehnic, oricât de moderne ar fi maşinile şi instalaţiile, respectiv armamentul din dotare, nu se pot obţine rezultate pe măsura posibilităţilor fără concursul oamenilor care întreţin şi exploatează tehnica sau armamentul din dotare. Acestea sunt determinările care transformă în timp de pace instruirea oamenilor în cea mai importantă activitate desfăşurată de o structură armată, activitatea prin care resursele umane, materiale şi financiare sunt transformate în capacitate operaţională necesară îndeplinirii misiunilor încredinţate", este de părere comandantul Batalionului 955 Sol-Aer Bacău.

„Pentru noi, tehnica nu mai are nici un secret. Chiar dacă timpul nu a avut răbdare cu această armă, noi înşine fiind martorii unuia dintre cele mai ample procese de restructurare, suntem convinşi că artileria antiaeriană va juca rolul ei în viitorul sistem de apărare aeriană. De altfel, colaborăm foarte bine cu colegii noştri aviatori, care

ne ajută în procesul instrucţiei cu zboruri prin care ne putem dezvolta deprinderile.

Aspectul cel mai dificil, în momentul de faţă, îl constituie mentenanţa tehnicii, deoarece bazele de reparaţii au fost desfiinţate în anul 2002, moment din care toate reparaţiile tehnicii au fost executate la nivelul batalionului. Datorită uzurii fizice a materialului, apar incidente dese la partea electrică sau la instalaţiile hidraulice.

De asemenea, un aspect dificil în procesul instruirii îl constituie lipsa loviturilor hidraulice pentru verificări", am aflat de la comandanţii de baterii ai batalionului de la Feteşti, **căpitanii Laurenţiu Gurău** şi **Cristian Contiş**.

„Cele două săptămâni petrecute în poligon, în condiţii ce nu oferă nici pe departe confortul din cazărmile de origine, ba în multe privinţe (cum ar fi prezenţa apei sau sistemul de hrănire) imitând în bună măsură privaţiunile câmpului de luptă, oferă şansa unei coeziuni foarte puternice la nivelul colectivului. Acestea sunt momentele în care noi simţim cu adevărat care este menirea noastră. Poate nu întâmplător, majoritatea dintre noi ne dorim mai multe astfel de aplicaţii în timpul unui an de instrucţie", este de părere **locotenentul Sergiu Popescu.**

CRT 1M

„La început nu ştiam exact despre ce este vorba, ce înseamnă artileria antiaeriană. Am decis să urmez o carieră militară pentru că mi se oferea şansa unui loc de muncă stabil şi motivant atât financiar, cât şi din punctul de vedere al perspectivei de promovare. Acum însă, m-am ataşat foarte mult de această armă, îmi place foarte mult munca mea", s-a destăinuit **caporalul Vasile Chirilă**, servant 1 – ochitor în azimut şi trăgător.

Fruntaşul Paul Duma, comandant de tun, este de părere că: „un rol important pentru devenirea militarilor angajaţi pe bază de contract ca militari profesionişti îl joacă ofiţerii, comandanţii de plutoane şi de baterii, care ştiu foarte bine ceea ce au de făcut, ştiu cum să ne instruiască astfel încât să ne adaptăm şi să ne integrăm cât mai repede în colectiv.

Locotenent colonelul Nicolae Ştefănescu, comandantul batalionului de la Feteşti, avea o mină satisfăcută pentru calificativul maxim obţinut la trageri atât împotriva ţintelor aeriene, cât şi împotriva... tancurilor. Da, pentru că tunurile batalionului pot fi folosite şi împotriva blindatelor. Satisfacţia militarilor a fost chiar mai mare când au văzut cum ţintele terestre erau lovite în plin, fiindcă pentru paraşutele luminoase calificativele veneau mai târziu, de la o instalaţie specială prin care se constată încadrarea ţintei luminoase cu lovituri.

Pe înserat, odată ce ultimele salve de tun sfâşiau linia orizontului în căutarea ţintelor, părăseam poligonul cu convingerea că oamenii pe care îi întâlnisem ştiau, într-adevăr, ce au de făcut. Pentru că sunt profesionişti. Profesionişti ai traiectoriilor precise.

Căpitan MIRCEA BARAC

REMEMBER

În prima jumătate a secolului XVII, preotul francez Marin Mersenne şi un militar, Petit, au reuşit să construiască o gură de foc care putea să tragă cu ţeava înclinată până aproape de verticală. Tragerile cu acest tun s-au soldat cu următoarele rezultate: un prim proiectil s-a pierdut în neant, altul a căzut la 700 m spre vest faţă de poziţia de tragere, iar al treilea – la aceeaşi distanţă, dar în direcţie opusă. Într-un comentariu, nu lipsit de ironie, se arăta că al patrulea proiectil nu a fost tras, apreciindu-se că, urmând o traiectorie medie, acesta ar putea să cadă peste trăgători.

* * *

După ce, în timpul războiului franco-prusian din 1870, armata franceză a folosit pe scară largă baloanele, germanii, intuind pericolul ce-l reprezentau pentru trupele proprii asemenea acţiuni, şi-au pus în mişcare potenţialul creativ şi, după numai un an, în 1871, pe porţile uzinelor lui Alfred Krupp au ieşit primele 20 de piese denumite „preussisches ballongeschultz" – tunuri antibalon prusiene.

Cu acest tun antiaerian, la 20 noiembrie 1871, a fost doborât primul balon din istoria modernă a artileriei antiaeriene, eveniment ce a certificat necesitatea şi eficienţa acestui mijloc de luptă.

Bibliografie:
General de corp de armată (r.) Vasile Bărboi, general de brigadă (r.) Titus Popescu, general de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene Române".

Album "CER SENIN"

Apărut în anii '60, conceptul FX (Fighter Experimental) reprezintă oarecum originile avionului de vânătoare F-15. Începând cu anul 1967, Forțele Aeriene ale SUA au demarat dezvoltarea unui avion de vânătoare ce trebuia să fie extrem de manevrabil, să obțină și să păstreze superioritatea aeriană în timpul operațiunilor aer-aer. Experiența războiului din Vietnam, arătând faptul că vânătorul F-4 Phantom II este inferior sovieticului MiG-21, a determinat USAF să întocmească rapid un set de cerințe pentru noul avion de vânătoare. F-15 este primul vânător apărut la comanda USAF, după vechiul F-86 Sabre.

Rezultatele conceptului FX, care în decursul anilor a generat diverse prototipuri, s-au concretizat într-un set de cerințe pentru un nou avion de vânătoare. Marii producători ai vremii, McDonnell Douglas, North American Rockwell și Fairchild-Republic, și-au însușit propunerile și au început proiectarea unui prototip, ținând cont și de rezultatele cercetărilor efectuate de către Centrul de Cercetări al NASA de la Langley, ce a făcut publice în anul 1967 rezultatele unui studiu pentru o configurație de avion de vânătoare cunoscut ca LFAX-8, concept care prezenta câteva din caracteristicile ce vor deveni evidente la avionul F-15. În anul 1968, Departamentul Apărării al SUA a cerut atât NASA, cât și contractorilor din industria aeronautică să prezinte rezultatele cercetărilor.

Au fost studiate în detaliu patru concepte de avioane de vânătoare:

LFAX-4 – aparat cu geometrie variabilă;

LFAX-8 – variantă cu geometrie fixă a LFAX - 4;

LFAX-9 – configurație cu două motoare montate pe planuri;

LFAX-10 – un avion asemănător cu avionul sovietic MiG-25.

Conceptul LFAX-4 s-a concretizat în avionul de vânătoare F-14 (produs de Northrop Grumman).

Pe 23 decembrie 1969, compania McDonnell Douglas primea contractul pentru avionul F-15.

Primul zbor al variantei **F-15A** a avut loc la data de 27 iulie 1972. După o serie teste și după perioada de evaluare a avut loc livrarea către USAF a primului "Eagle", în luna noiembrie 1974. În luna ianuarie 1976 era livrat primul aparat destinat unei unități de luptă, *1st Tactical Fighter Wing*, de la Baza Aeriană Langley, Virginia.

Primul zbor al avionului de dublă-comandă **F-15B**, destinat pregătirii piloților, a avut loc în luna iulie a anului 1973.

Un număr de 365 de aparate **F-15A** au fost construite până la începerea producției variantei **F-15C**, în anul 1978. În luna ianuarie 1982, *48th Fighter-Interceptor Squadron*, de la Baza Aeriană Langley, devine prima unitate de luptă înzestrată cu noua variantă a "Eagle"-ului.

F-15C este o variantă îmbunătățită a aparatului **F-15A**. Îmbunătățirile includ modernizarea avionicii, creșterea capacității de încărcare cu combustibil, mărirea greutății maxime la decolare (până la 30.600 kg). La exterior, diferențele între variantele **A** și **C** ale "Eagle"-ului sunt nesemnificative, singurul indiciu ce poate face precisă identificarea fiind numerele de înmatriculare. În prezent, sunt în înzestrarea unităților operaționale din Forțele Aeriene ale SUA aproximativ 300 de aparate **F-15C**, dislocate atât în Statele Unite, în Europa sau în Asia.

Deși sloganul echipei de proiectanți ai **F-15** era *"Not a pound for air-to-ground"*, **F-15 Eagle** și-a demonstrat potențialul pentru misiuni de atac la sol. În anul 1987, acest potențial a fost pus în valoare odată cu apariția variantei **F-15E Strike Eagle**, aparat construit pentru astfel de misiuni. Intrarea efectivă în serviciu se face în anul 1988. Deosebirea principală față de variantele aer-aer constă în apariția celui de al doilea membru al echipajului (respectiv a celei de a doua cabine), cu misiunea de a gestiona sistemele de armament și noua gamă de avionică destinată misiunilor aer-sol. Față de misiunile exclusiv aer-aer ale predecesorilor săi (F-15A și F-15C), **F-15E Strike Eagle** este un adevărat multirol. Sistemul avansat de avionică, combinat cu motoarele Pratt & Whitney F100-PW-220, permite avionului să zboare la altitudine mică atât ziua, cât și noaptea, în orice condiții meteo și să evolueze într-o gamă de viteze cuprinse între 277 km/h și 2,5 Mach (aproximativ 2.900 km/h).

CARACTERISTICI TEHNICO-TACTICE
F-15C Eagle

- misiuni ..... avion de vânătoare;
- producător ..... Boeing (McDonnell Aircraft şi Missiles Systems);
- instalaţia de forţă ..... 2 motoare reactive Pratt & Whitney F-100-PW-100 cu postcombustie;
- lungimea 19,43m;
- înălţimea 5,69m;
- anvergura 13,06m;
- viteza maximă ..... +2,5Mach;
- plafon practic 19.687m;
- distanţa de operare (fără alimentare în zbor) ..... 5.500km.

The **F-15 Eagle** is an all-weather, extremely maneuverable, tactical fighter designed to gain and maintain air superiority in aerial combat. The Eagle's air superiority is achieved through a mixture of maneuverability and acceleration, range, weapons and avionics. The **F-15** has electronic systems and weaponry to detect, acquire, track and attack enemy aircraft while operating in friendly or enemy-controlled airspace. Its weapons and flight control systems are designed so one person can safely and effectively perform air-to-air combat. It can penetrate enemy defense and outperform and outfight current or projected enemy aircraft.

Although the slogan of the **F-15**'s original design team was *"Not a pound for air-to-ground,"* the **F-15** has long been recognized as having superior potential in the ground attack role. In 1987 this potential was realized in the form of the **F-15E Strike Eagle**.

Unlike previous models, the **F-15E** uses two crew members, a pilot and a weapon systems officer. The two engine dual role fighter capable of speeds up to MACH 2.5. It is capable of carrying an external payload of up to 24,500 pounds, to include fuel tanks, weapons pylons, missiles, and bombs. The maximum takeoff weight of the **F-15E** is 81,000 pounds.

F-15 EAGLE

foto: www.globalsecurity.org

TESTUL REALITĂȚII

Tomas Valasek, directorul Institutului pentru Securitatea Mondială din Bruxelles, analizează evoluția abordărilor NATO privind apărarea colectivă din perspectiva țărilor central și est europene.

Reality check

The post-Cold War history of NATO consists of two phases and, in many ways, two different alliances. The first phase, the "Balkan" years during the 1990s, strained the Alliance along the lines of new and old members, with the former preferring NATO to focus on its collective-defence duties and the latter expanding into new missions. However, the terrorist attacks on the United States of 11 September 2001 prompted so sweeping a rethink of NATO's purpose that five years later, few of the original dividing lines remain.

NATO is helping to bring stability to the Balkans by leading a peacekeeping mission in Kosovo and assisting the governments of Bosnia and Herzegovina and the former Yugoslav Republic of Macedonia in reforming their armed forces.

The Alliance's involvement in the Balkans marked a turning point in NATO's history: a move beyond its Cold War task of defending members' territories and into crisis management outside its traditional borders.

While each operation has had its own aim and been tailored to specific circumstances, NATO's overall goal has been to promote a peaceful and stable environment in the Balkans in the aftermath of the wars of Yugoslavia's dissolution in the 1990s.

To achieve this, NATO has acted both in support of and in partnership with the European Union, including its Central and Eastern European new members, the Organisation for Security and Cooperation in Europe (OSCE) and the United Nations, as well as other organisations.

Elemente de background

S-ar putea să nu aflăm niciodată dacă demnitarii reuniți la 12 martie 1999 în Biblioteca Truman din Independence, Missouri, pentru ceremoniile consacrate marcării extinderii NATO se gândeau la război. Dar războiul urma să înceapă doar 12 zile mai târziu. Deși NATO câștigase Războiul Rece fără să tragă un singur foc de armă, Alianța era pe punctul de a începe cea de a doua sa campanie aeriană în mai puțin de patru ani. Ceea ce este remarcabil în cazul războiului kosovar declanșat la 24 martie nu a fost faptul că acesta a izbucnit sau locul în care s-a desfășurat, ci contrastul dintre ceremonia de aderare din Missouri și realitatea din Kosovo.

Cei trei noi aliați – Republica Cehă, Ungaria și Polonia –, care au aderat la 12 martie, erau prea puțin interesați să intervină militar în Balcani. Dorința lor de a deveni membri NATO privea mult mai mult sentimentul de injustiție istorică, preocupările de securitate și teama de Rusia. Cu toate acestea, în primăvara lui 1999, principala arie de operații a Alianței era în mod cert reprezentată de sudul, și nu de estul Europei, iar NATO avea în vedere drepturile omului, și nu apărarea colectivă. Războiul kosovar a fost, din toate punctele de vedere, o evoluție într-o direcție diferită de cea la care se așteptau noii membri atunci când au solicitat aderarea. La prima vedere, cruda ironie a istoriei părea să joace o nouă festă Europei Centrale și de Est. În loc să furnizeze un scut noilor membri, NATO îi chema pe aceștia să ia armele pentru o cauză în privința căreia aveau prea puțin entuziasm.

Ar fi totuși greșit să privim NATO ca pe o dezamăgire pentru noii săi membri central și est europeni. Istoria post Război Rece a NATO constă în două faze și, din multe puncte de vedere, în două alianțe diferite. Prima fază, anii "balcanici" din ultimul deceniu al secolului trecut, a divizat noii și vechii membri ai Alianței, primii dorind concentrarea NATO asupra sarcinilor sale de apărare colectivă, iar ceilalți preferând asumarea de noi misiuni. Cu toate acestea, atacurile teroriste împotriva Statelor Unite, din 11 septembrie 2001, au făcut necesară o regândire atât de fundamentală a scopului NATO, încât prea puține dintre liniile de divizare inițiale au continuat să existe cinci ani mai târziu.

Chemarea NATO

Fiecare dintre cele trei țări care au aderat la NATO în 1999 avusese propria sa motivație pentru a obține calitatea de membru al Alianței, dar motivele de bază erau aceleași. Întreaga Europă Centrală și de Est împărtășea un sentiment de injustiție istorică, considerând că, fără a fi avut nici o vină, două generații după cel de al Doilea Război Mondial fuseseră lipsite de principalele libertăți și oportunități. Statutul de membru al NATO nu putea niciodată să dea înapoi ceea ce fusese luat. Dar putea totuși să readucă o jumătate de continent în locul pe care îl merita între țările libere și democratice.

NATO era, de asemenea, privit drept un tampon în privința conflictelor interne. În 1999, candidații de atunci erau separați de comunism de o perioadă relativ scurtă, de zece ani. Primii ani de libertate fuseseră de asemenea agitați, iar stabilitatea s-a instaurat lent la mijlocul ultimului deceniu al secolului

trecut. Soarta Slovaciei a servit pentru Budapesta, Praga și Varșovia ca un avertisment al faptului că sfârșitul comunismului nu însemna în mod necesar că acesta va fi înlocuit de democrație. Primul guvern al Slovaciei după câștigarea independenței s-a dovedit corupt și înclinat să-și persecute oponenții politici. Deși NATO nu se preocupa propriu-zis de astfel de aspecte, perspectiva de a adera la Alianță a contribuit la temperarea unor excese antidemocratice, atât potențiale, cât și reale. Procesul aderării a stabilit cadrul politic pentru acțiunile statelor aspirante. Pentru țările candidate de atunci, pericolul de a fi excluse de pe lista viitorilor membri ai NATO a reprezentat un stimulent puternic în vederea respectării unor limite rezonabile.

În fine, era vorba despre Rusia. Tranziția de la comunism nu era ușoară în nici una dintre țările central și est-europene, dar se părea că Rusia traversa o perioadă și mai dificilă. Și, deși nici una dintre fostele state comuniste nu îndepărtase definitiv posibilitatea revenirii la totalitarism, dificultățile politice din Rusia au transformat această țară într-un potențial vecin periculos în ochii țărilor candidate la NATO. Temerile nu au fost înlăturate în nici un caz de incapacitatea sau de lipsa de dorință dovedite de Moscova în vederea rezolvării marilor probleme de frontieră cu statele baltice. Acesta este punctul în care misiunea inițială a NATO a fost introdusă în ecuația dezbaterilor privind extinderea. Țările candidate considerau că, o dată intrate în NATO, Articolul 5 va descuraja orice problemă venită din partea Rusiei.

Pe scurt, acesta a fost procesul mental care a condus la ceremonia de aderare din 12 martie. Pentru noii membri, Alianța reprezenta simbolul suprem al unei libertăți redobândite, al unei influențe liniștitoare în privința conflictelor interne și al unui zid pașnic, dar îndeajuns de înalt, în fața instabilității din răsărit. Aderarea s-a produs câțiva ani mai târziu decât era de așteptat inițial. Totuși, după multă așteptare și numeroase pregătiri, documentele de aderare erau semnate și trei noi steaguri s-au alăturat celor 16 steaguri ale membrilor mai vechi.

Este de prisos să spunem că perspectiva intervenției în Războiul din Balcani fusese îndepărtată aproape total din analiza inițială a țărilor candidate privind implicațiile apartenenței la NATO. Deși este o legătură logică între extinderea în Europa Centrală și de Est și impunerea și menținerea păcii în Balcani – în scopul realizării, pe termen lung, a unei Europe stabile care să se bucure de pace –, necesitatea campaniei Kosovo și concentrarea atenției NATO asupra Europei de Sud-Est erau mai greu de înțeles în țările care se eliberaseră numai recent de comunism și vedeau în Alianță o garanție a liniștei de care aveau nevoie. Contrastul dintre evenimentele din 12 și 24 martie putea fi comparat cu ironia unui alergător de maraton care trece linia de sosire doar pentru a descoperi că trebuie să-i ajute pe organizatori să-și mute echipamentul greu în vederea organizării altei curse.

Chiar dacă țările candidate au fost dezamăgite de cursul evenimentelor, ele au reușit să-și ascundă sentimentele. Întrucât fiecare dintre țările candidate încerca să beneficieze mai mult decât celelalte din deviza "unul pentru toți, toți pentru unul" a NATO privind securitatea, acestea au participat la campanie. Dar exista, în același timp, o situație tensionată. Sprijinul opiniei publice pentru războiul kosovar era cel mai scăzut în noile țări membre. Guvernele celor trei noi aliați se găseau în poziția defensivă de a explica de ce alianța care urma să le aducă pacea bombarda Belgradul în numele lor – un lucru deosebit de dificil de susținut, chiar dacă logica de a instaura pacea la periferia Europei era corectă pe termen lung pentru cea mai mare parte a Europei Centrale și de Est.

Impactul atacurilor teroriste din 11 septembrie 2001

Opiniile din Europa Centrală și de Est au evoluat până în 2001. Timpul scurs și progresele realizate au făcut puțin probabilă perspectiva instabilității interne. Chiar și Slovacia s-a transformat din oaia neagră a Europei Centrale și de Est într-un tigru al economiei, iar slăbiciunea internă a Rusiei a făcut Moscova mai puțin temută în rândul vecinilor săi. Solicitarea din partea noilor membri și a țărilor candidate privind rolul jucat de NATO în domeniul apărării colective a scăzut, pe măsură ce unele dintre riscurile inițiale la adresa Europei Centrale și de Est s-au diminuat. Decalajul între noii și vechii membri s-a micșorat treptat.

Cele mai durabile diferențe de opinie au dispărut brusc după 11 septembrie 2001. Atacurile din New York și Washington reprezentau un eveniment care a făcut necesară o reevaluare atât la nivelul noilor membri

ai NATO, cât și la nivelul celor vechi. Deși până în 2001 cele două părți erau divizate de preferința în privința misiunilor tradiționale și a noilor misiuni – Articolul 5 sau operațiile în virtutea "responsabilității de a proteja" –, ambele subestimaseră potențialul unor atacuri teroriste catastrofale.

Atacurile teroriste din 11 septembrie au readus apărarea colectivă în centrul atenției aliaților. Importanța amenințării era evidentă, așa cum era, în mare măsură, și definirea sa. Aliații au căzut de acord că terorismul era o amenințare neconvențională, că reprezenta, de cele mai multe ori, acțiunea unor grupuri și indivizi, nu a unor guverne, și că nu putea fi eliminat prin mijloace tradiționale, precum descurajarea. În plus, dacă acesta era privit în conexiune cu amenințarea proliferării armelor de distrugere în masă, consecințele potențiale erau catastrofice. Dar consensul post 11 septembrie în cadrul NATO era limitat. Acesta privea cauzele și nu rezolvarea. Aliații au răspuns în mod diferit la întrebarea "cum să fie combătută în practică perspectiva unui terorism cataclismic?".

Una dintre consecințele produse de 11 septembrie este crearea unor linii de diviziune la interiorul NATO. Conturul acestor linii este foarte diferit de diviziunea dintre "nou" și "vechi" din anii ultimului deceniu al secolului trecut. Noile linii sunt determinate de pozițiile în privința întrebuințării forței, în ce circumstanțe trebuie folosită aceasta, cât de mult sprijin internațional este necesar pentru folosirea forței, și ce trebuie făcut după ce bombele au încetat să mai cadă. Dezbaterile actuale au generat diviziuni foarte diferite de cele produse de intervenția NATO în Balcani. Acestea au fost îndeajuns de adânci pentru a submina coeziunea aliaților în privința Irakului. Într-adevăr, în cel de al doilea război din Irak, unul dintre cei mai noi membri ai NATO, Polonia, a luptat împreună cu SUA, în timp ce mulți dintre membrii mai vechi nu s-au implicat. Alții au intrat în coaliția condusă de Statele Unite, dar au adoptat altă atitudine mai târziu, când sprijinul public a scăzut sau când, în unele cazuri, s-au schimbat guvernele.

Liniile de diviziune actuale nu sunt definitive. În afară de chestiunea legată de utilizarea forței, acestea sunt determinate de percepția în privința Statelor Unite. Washingtonul a inițiat acțiunea din Irak și a adoptat cea mai agresivă abordare referitoare la întrebuințarea forței. Acest fapt a creat, în mod inevitabil, controverse și diviziuni la interiorul NATO. Este, în același timp, regretabil că unele răspunsuri au fost influențate de atitudinea față de Statele Unite. Dar competiția dintre perspectiva euro-centrică și cea euro-atlantică – determinată în mare măsură de opiniile diferite privind rolul SUA în Europa – face parte din discursul actual al aliaților.

Diviziunile s-ar putea micșora pe măsură ce tragem învățăminte privind limitele forței în cazul Irakului și limitele diplomației în cel al Iranului. Reocuparea de către NATO a poziției sale necontestate de principal furnizor de securitate al Europei va depinde, de asemenea, de cât de mult va reuși Alianța să integreze Uniunea Europeană în mijlocul său. Progresele înregistrate de Uniunea Europeană în privința integrării apărării sunt reale și vor trebui să se reflecte în activitatea cotidiană a NATO. Indiferent de modul în care evoluează această relație, aliații din Europa Centrală și de Est, membri ai Uniunii Europene sau în curs de aderare, vor trebui să contribuie la dezbatere. Aceștia nu o vor mai face ca un grup unit, ci ca elemente ale diferitelor grupuri cu geometrie variabilă din cadrul Alianței.

http//www.nato.int

BAZA 90 TRANSPORT AERIAN

Baza 90 Transport Aerian poartă numele primului pilot din lume care a zburat cu proteze la ambele picioare, Gheorghe Bănciulescu.

Documentele de arhivă certifică faptul că anul **1949** a constituit pentru aviația de transport militară anul înființării primei unități, respectiv **Regimentul 8 Aviație Transport,** dislocat pe aerodromul „Romeo Popescu". În anul 1971 a luat ființă o escadrilă specială, care în 1972 s-a transformat în **Flotila 50 Aviație Transport.**

Din 1995, organizarea acestei unități a fost schimbată, luând ființă Baza 90 Transport Aerian, prin unirea celor două unități amintite anterior, iar în 1996 a primit denumirea de **Baza 90 Transport Aerian „Comandor Aviator Gheorghe Bănciulescu".**

Începând cu 25 octombrie 1996, aviația militară de transport a făcut un pas spre realizarea interoperabilității cu structurile NATO, prin înzestrarea ei, în premieră națională, cu 2 (și ulterior alte 2) avioane C-130, care au dublat capacitatea de transport și raza de acțiune.

Începând cu luna octombrie 2004, Baza 90 Transport Aerian a fost reorganizată, primind în înzestrare și aeronave IAR-330 SOCAT.

Baza 90 Transport Aerian dispune, de asemenea, de capacitate de evacuare aeromedicală (MEDEVAC) – C-130, IAR-330 L.

The archive documents certify that the year 1949 was for the military transport aviation the year when the first unit was founded, respectively the **8 Airlift Regiment**, deployed on the "Romeo Popescu" airfield. In 1971 a special squadron was set up, and in 1972 it was changed to the **50 Airlift Flotilla**.

Since 1995 the organization of this group was changed and the 90 Airlift Base was founded by joining the two units mentioned before, and in 1996 it received the name **90 Airlift Base "Commander Aviator Gheorghe Banciulescu".**

Beginning with October 25th 1996, the military transport aviation took a step towards achieving the interoperability with the NATO structures, by supplying it, the first in the country, with 2 (and then other 2) C-130 aircrafts, which doubled the transportation capacity and range.

Beginning with October 2004, 90 Airlift Base was reorganized, receiving equipment and IAR-330 SOCAT aircrafts.

90 Airlift Base also disposes of air medical evacuation capacity (MEDEVAC) – C-130, IAR-330 L.

Misiuni:

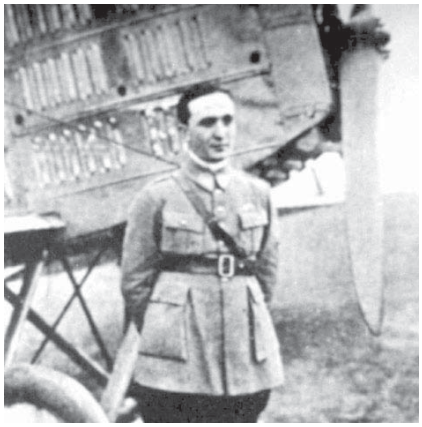
◆ Misiuni de transport aerian de personal, tehnică și materiale;
◆ Sprijin al celorlalte structuri ale Sistemului Național de Apărare, atât în spațiul aerian național, cât și în zone de criză sau conflict;
◆ Misiuni sub mandat NATO, UE, ONU sau OSCE;
◆ Misiuni „Cer Deschis";
◆ Misiuni de căutare-salvare;
◆ Misiuni de evacuare medicală;
◆ Misiuni fotogrammetrice;
◆ Misiuni de desant.

Assignments:

◆ Personnel, technique and materials air transport missions;
◆ Support for the other structures of the National Defense System both in the national air space and in crisis or conflict areas;
◆ Missions under NATO, EU, UN or OSCE commission;
◆ "Open sky" missions;
◆ Search and rescue missions;
◆ Medical evacuation missions;
◆ Fotogrammetric missions;
◆ Assault missions.

AN-24

AN-26



In 1996, the base was named after Commander Gheorghe Banciulescu, the first pilot in the world to fly with artificial prothesis at both legs

Pentru un an, Forţele Aeriene Române, prin detaşamentele „ALPHA” şi, apoi, „BRAVO”, au acţionat într-un teatru de acţiuni militare neconvenţionale, deasupra unui teritoriu pe care mai multe etnii îşi consumă tensiunile interne, generând pericole potenţiale, cel mai adesea nu foarte clar precizate.

Elicopterele IAR-330 Puma SOCAT, din Baza 90 Transport Aerian Otopeni, au reprezentat, pe toată perioada anului 2005, semnul credibilităţii operaţiei „ALTHEA” – prima misiune în teatrul de operaţii a Forţelor Aeriene Române, după cel de al Doilea Război Mondial.

Operaţia „ALTHEA” a reprezentat o confirmare a performanţelor individuale şi de echipă, cuantificate în peste 1.200 de ore de zbor, peste 600 de misiuni, participări active la închegarea unor scheme relaţionale cu populaţia civilă din zonă, prin aplicarea corectă a conceptului de „peace keeping”, elaborarea unor strategii privind interoperabilitatea cu structurile similare şi, nu în ultimul rând, examinarea capacităţilor de asigurare cu suport logistic.

IAR-330 SOCAT

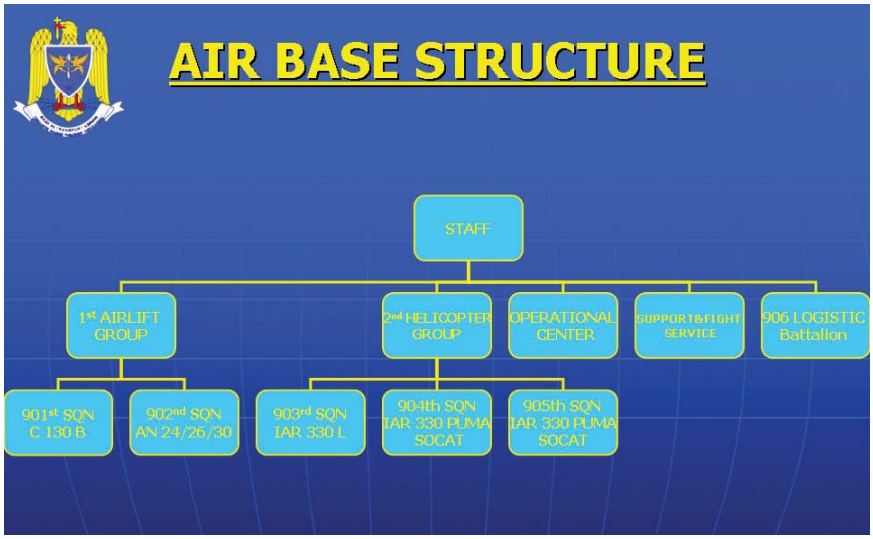
For about a year, the Romanian Air Forces, by the “ALPHA” and then “BRAVO” teams, have operated in a theatre of unconventional military operations, over a teritory where several nations consume their internal conflicts, generating potential dangers, often not cleary defined.

The “ALTHEA” operation meant a confirmation of the individual and team performances, resulting in 1200 flight hours, over 600 missions, active part in relating to the civilian population in the area by suitably putting to action the “peace keeping” concept, elaborating certain strategies regarding interoperability with similar structures and, examining the logistic support capabilities.

AN-30

C-130 MISSIONS

◆18 March 1997 – First flight of a Romanian crew;
◆5 June 1997 – First mission outside of Romanian borders;
◆15 July 1997 – First participation to a military operation;
◆11 October 1997 – First military overocean flight;
◆1997 – 1,000 flight hours – second place in woldwide C-130 operators (flight hours/AC);
◆ 1998 – STRONG RESOLVE – Portugal, OLIMPIA – Greece, COOPERATIVE BEAR – Czech Republic, VOLFAC – France, with a total of 260 flight hours;
◆ 1999 – SISTER WING, DRACULA'S TEARS, GREEN EAGLE, VOLFAC – France, COOPERATIVE BEAR –Poland;
◆ 2000 – TEAM DACIA and COOPERATIVE KEY – Romania and STRONG RESOLVE – Portugal;
◆2001 – CIAF – Czech Republic (1 C-130);
◆2001, 2002, 2003 – JCET (1 C-130, 1 IAR-330);
◆ 2002 – STRONG RESOLVE – Poland (1 C-130);
◆ 2002 – COOPERATIVE KEY – France (1 C-130);
◆ 2003 – COOPERATIVE KEY – Bulgaria (1 C-130);
◆ 2005 – COOPERATIVE KEY – Bulgaria;
◆ 2005 – BOLD AVENGER – Norway;
◆ 2005 – humanitarian mission – Indonesia;
◆2002–2007 – ISAF and ENDURING FREEDOM – Afghanistan;
◆2003–2007 – IRAQI FREEDOM.



902nd SQN MISSIONS

◆Transport of Romanian detachments, KFOR members to Pristina and Sarajevo;
◆Changing personnel activating in NATO bases across Europe;
◆Military and civil VIP transport;
◆International exercises support;
◆Humanitarian missions (Madrid, March 2004);
◆Open Sky Protocol.

903rd SQN MISSIONS

◆1997 – COOPERATIVE KEY – Slovakia (SAR);
◆1998 – STRONG RESOLVE – Portugal (SAR);
◆1998 – STRONG RESOLVE – Romania (SAR);
◆2000 – STRONG RESOLVE – Bulgaria (SAR);
◆2001 – STRONG RESOLVE – Turkey (SAR);
◆2003 – SAREX – Hungary (SAR);
◆2004 – SAREX – Hungary (SAR);
◆2004 – SAREX – Lithuania (SAR);
◆2005 – SAREX – Romania (SAR, MEDEVAC);
◆2005 – RESCUER/MEDCEUR – Georgia (SAR, MEDEVAC).

C-130 Hercules

The IAR-330 Puma SOCAT helicopers from 90 Otopeni Air Base have stood for the credibility of the "Althea" operation over the year 2005, this being the first mission in the theatre of operations of the Romanian Air Forces after World War Two. Four aircrafts and their crew. All under the name and insignia of Romania, on that "Romanian stripe of land" as large as the helicopter floor. As large as a breath. As large as a flight

904/905th SQN MISSIONS

- Created in 1998 – Titu Airfield;
- Relocated in 2004 – 90th Airlift Base.

- COOPERATIVE CHANCE – 1996;
- COOPERATIVE DETERMINATION – 1997;
- ROMANIAN-BRITISH SAR EXERCISE – 1998;
- GREEN EAGLE – 1999;
- EXCOM – 1999;
- COOPERATIVE KEY – 1999, 2000, 2001, 2002, 2003;
- ROMANIAN-BRITISH SAR EXERCISE – 2000;
- TIAD – 2001;
- STRONG RESOLVE – 2002;
- NATO AIRMEET – Turkey 2004;
- BLUE ROAD – Serbia 2004;
- BLUE SKY, JCET – Romania 2004;
- COOPERATIVE KEY – Bulgaria 2005;
- INTERNATIONAL AIR SHOW „ARCHANGEL 2005" – Greece;
- ALTHEA MISSION – Bosnia-Hertzegovina;
- ROMANIAN INTERNATIONAL AIR SHOW – 2006;
- SAREX 2006 – Romania.

STATISTICS OPERATION IRAQI FREEDOM

- Flight hours flown by now: 1.050;
- Number of missions: 88;
- Total cargo load transported in and from Iraq: 850 tones;
- Total number of personnel transported in and from Iraq: 2.200.

STATISTICS OPERATION ENDURING FREEDOM

- Flight hours flown by now: 1.450;
- Number of missions: 90;
- Total cargo load transported in and from Afghanistan: 550 tones;
- Total number of personnel transported in and from Afghanistan: 2.500.

Schimbul de generații, mai ales în specialitățile cu timp îndelungat de operaționalizare, este o problemă pe care o consider importantă, urgentă și de mare impact. Este o problemă care mă preocupă de câțiva ani, am rezolvat-o în unele sectoare, în altele constituie o prioritate. Am luat unele măsuri, vizând schimbări de mentalitate, de metodică în instruire, nu în ultimul rând un management de personal mai riguros și mai favorabil structurii, fără a neglija sau defavoriza persoana. Din păcate, în ultimii ani, unele probleme au fost rezolvate doar pe termen scurt, fără o perspectivă, măcar pe termen mediu, fără consistență și au vizat doar interesele personale. Acum resimțim rezultatele și plătim tributul cerut de acele greșeli. Structura a pierdut unii specialiști, dar i-au rămas oamenii devotați și motivați să muncească în aviație. Aviația nu se poate face cu mercenari, ea se face cu cei care au drag de meserie. Am schimbat mentalități și vom continua să ne transformăm. Cu excepția celor aflați, în mod natural, la sfârșit de carieră militară, pleacă cei care nu știu de ce au venit aici. Vor constata unul câte unul că Baza 90 Transport Aerian își duce drapelul mai departe și fără ei. Chiar și cu aceste "pierderi", calitatea activității Bazei se îmbunătățește, performanțele cresc și trebuie recunoscute, chiar și de cei ce nu ne iubesc prea tare. Ele sunt rezultatul muncii colectivului și poate doar în parte a liderilor. Puterea colectivelor dă tăria și performanțele unității. La nivelul unității numărul tinerilor, al femeilor în uniformă este mai mare ca niciodată, media de vârstă a scăzut considerabil, numărul celor care-și completează studiile este într-o continuă creștere. Acestea sunt semne că are cine prelua ștafeta (dacă n-au făcut-o deja) din generație în generație. Una din mentalitățile care își dau obștescul sfârșit este aceea că doar un echipaj format din veterani ar putea executa nu știu ce misiune. Ne creștem tinerii repede, responsabil și bine. Iar ei sunt primii care ne ajută s-o facem. Am zburat cu ei în Afganistan, în misiuni VIP și în Bosnia. Suntem pe drumul cel bun, nu-i așa?

General de flotilă aeriană
LAURENȚIU SIMIONESCU

FIRESCUL, LA EL ACASĂ

The deluge of waters in 2006 is a reference moment for the Timisoara Helicopters Squadron contribution to the Romanian Air Force image in all fields of activity. And this is not the only one. All the other covered steps, from the daily training to the transit insurance throughout the military and civilian airport, from national, bilateral and multinational exercises to defining the intellect through the activities developed within the Military Club Giarmata, are, one by one, meaningful for the military personnel activity. The training of the detachment "NATO Force Supply 2008" comes into sight as a success of all this efforts and measures up once again to the perfect professionalism level.

Când traversezi Câmpia de Vest a României, primul sentiment care te încearcă este saltul, pe cale emoţională (trecând peste oboseala produsă de parcurgerea unui drum atât de lung), de la agitaţia şi graba oamenilor din sudul ţării la firescul unor atitudini considerate aproape obligatorii. Acestei ţinute, de o naturaleţe nativă specifică zonei, i se raportează şi oamenii pe care i-am întâlnit la Escadrila de Elicoptere de la Timişoara.

Subordonată Bazei 71 Aeriene începând cu data de 04 octombrie 2004, escadrila a rămas, în urma parcurgerii proceselor de restructurare necesare atingerii obiectivelor de doctrină şi standardizare conforme integrării în structurile Nord-Atlantice, ca un pilon de bază al aviaţiei militare în aceste locuri şi s-a erijat în stindardul reprezentării zborului pe meleaguri bănăţene.

„Pot spune că unitatea noastră este poarta aeriană vestică a României. Dincolo de sarcinile profesionale, concretizate în îndeplinirea misiunilor de bază, dintre care amintesc, în principal, instruirea piloţilor pentru implementare în cadrul programului „Oferta de Forţe NATO 2008" (un detaşament de elicoptere de transport IAR-330 M dislocabile), avem şi sarcina morală de a reprezenta cu cinste aviaţia militară română", ne introduce în spiritul de lucru al unităţii comandantul acesteia, **căpitan comandorul Florin Ivana**.

Şi, desigur, această reprezentare a cunoscut şi un moment unic, o etapă în devenirea şi transformarea din militari profesionişti în... oameni. Momentul dezlănţuirii furiei apelor din anul 2005 i-a găsit pe elicopteriştii timişoreni la datorie.

Căpitanul comandor Florin Ivana – înaintea unui nou zbor

Pe durata acelor zile de groază pentru locuitorii din zonă, neputincioşi în faţa revărsărilor pluviale, militarii au executat cu profesionalism misiuni de cercetare aeriană, evacuare a sinistraţilor, transporturi de materiale, alimente, medicamente, precum şi transportul delegaţiilor umanitare sau al VIP-urilor sosite în zonele calamitate. „Au fost zile grele, dar am avut satisfacţia că am putut ajuta acei oameni şi, prin prezenţa noastră acolo, le-am oferit speranţa şi încrederea de care aveau nevoie oamenii în acele momente. Şi, bineînţeles, acele evenimente au constituit îndeplinirea, pe fracţiuni reale de timp, a altei misiuni de bază a unităţii noastre – executarea Serviciului de luptă-intervenţie umanitară“, ne-a declarat locţiitorul comandantului, **căpitan comandorul Valentin Carra**.

Acest serviciu „poartă pe umeri” povara a 5 zone de responsabilitate. Cele 5 judeţe acoperite – Timiş, Caraş-Severin, Arad, Bihor, Hunedoara – sunt deservite, însă, doar de un singur elicopter IAR-330 MEDEVAC dotat cu capabilităţi necesare

Inspecţia tehnică – factor vital pentru reuşita zborului

montării aparaturii specifice „ambulanţei aeriene”. Nu credem că acest fapt a constituit, vreun moment, un impas. De altfel, pregătirea de zi cu zi, desfăşurată conform planificărilor, a avut ca element definitoriu executarea instrucţiei în zbor de siguranţă, obiectiv materializat în efectuarea a mii de ore de zbor fără premise sau evenimente grave.

În sprijinul acestor afirmaţii vin şi opiniile tuturor celor care au trecut prin aerodromul Giarmata. Şi asta datorită faptului că Escadrila de Elicoptere Timişoara are şi rol de a asigura tranzitul în zonă al diverselor delegaţii sau al curselor de regularitate către diverse teatre de operaţii unde acţionează militari români (de exemplu, militarul român rănit în Irak a beneficiat de zbor gratuit către spitalul din Bucureşti împreună cu familia, iar cei 197 de militari ai batalionului dislocat către Afganistan, împreună cu cele 6 maşini de luptă HUMVEE, au tranzitat aerodromul Giarmata în drumul lor spre adevărata încercare). În plus, unul dintre hangarele unităţii este închiriat unei societăţi civile de transport aerian, care l-a modernizat, acesta fiind acum unul de standard european.

„De fiecare dată am răspuns cu promptitudine solicitărilor de cazare, parcare, pază a aeronavelor, hrănire, întocmire de documente necesare trecerii frontierei, alimentare a aeronavelor sau asigurare a unei surse de pornire, şi colegii noştri de pe alte aerodromuri ne stau mărturie”, se confesează comandantul unităţii, cu o apăsare abia perceptibilă.

Concentrare în punctul de comandă

Motivul apăsării? „Volumul şi diversitatea tuturor acestor activităţi menţionate implică un efort suplimentar din partea personalului (în special cel navigant), multe funcţii, care nu sunt prezente în statul de organizare, fiind <<duse>> prin cumul”, ne lămureşte căpitan comandorul Valentin Carra, locţiitorul comandantului.

Soluţia? Răspunsul vine sigur, prompt, iar naturaleţea acestuia nu lasă loc de îndoială: „Deficitul încadrării cu personal este compensat de profesionalismul şi seriozitatea personalului. În toţi aceşti ani nu am avut nici cea mai mică problemă. Nu de puţine ori suntem nevoiţi să rămânem după programul normal de lucru sau să executăm program sâmbăta şi duminica. Chiar dacă suntem puţini, facem faţă cerinţelor şi am simţit că personalul vine cu plăcere la program, iar din discuţiile avute am concluzionat că <<încă este bine>>. Faptul că fiecare ajunge zilnic la familia lui compensează celelalte eforturi suplimentare, ba mai mult, reprezintă şi un suport moral foarte puternic”, a încercat mâna dreaptă a comandantului să dezvăluie sursa de putere a oamenilor din escadrilă.

Primul lucru care ne-a intrat în atenţie, în urma acestei prezentări exhaustive, a fost să vedem care este şi punctul de vedere al categoriilor de personal implicate efectiv în execuţia activităţilor. Surpriza a fost una plăcută, discursul fiind aproape similar. Desigur, problemele şi dorinţele specifice corpurilor diferite de personal au ieşit instantaneu la iveală.

„Eu sunt aici din anul 2003" – şi-a început <<confesiunea>> **locotenentul Andy Dogaru**. „Efectiv am stat mai puţin, pentru că am fost la diverse cursuri de pregătire şi specializare, precum cel pentru MiG-21, de limbă străină sau, mai important pentru mine, cel de ofiţer de escadrilă, curs care s-a ţinut în Alabama, SUA. Acest curs este ceva de care aş dori ca toţi colegii mei să poată beneficia, la un anumit moment al carierei, asemenea oportunitate fiind, în ultimul timp, aproape o necesitate. Ceea ce m-a impresionat şi aş dori să regăsim în cadrul programelor de pregătire a promoţiilor viitoare de piloţi, au fost excelenta planificare a programelor de pregătire, împletirea firească şi profesionistă a componentelor teoretică şi practică şi, nu în ultimul rând, aplecarea către individ, către perfecţionarea omului pentru domeniul specific fiecăruia şi pregătirea efectivă pentru situaţii de luptă reale”.

Schimb de generaţii la manşa elicopterului

Cu aceste gânduri,

cu sentimentul acaparării unor cunoştinţe care să-l prezinte drept „lider”, tânărul ofiţer speră să cunoască şi să se integreze şi mai bine în colectivul unităţii, unde, de altfel, a fost primit cu braţele deschise, îndrumat, criticat, apreciat.

Instantaneu din cabină

Un colectiv în care par să se regăsească toţi militarii Escadrilei de Elicoptere de la Timişoara. **Caporalul Alin Ciolac**, comandantul pazei în unitate, este unul din aceşti „prieteni”, unul dintre camarazii grupului. „Aş vrea să încep prin a vă spune, în primul rând, că nu doresc să trec la alte structuri – pompieri, poliţie, jandarmi –, chiar dacă mirajul unor câştiguri mai mari a <<îndoit>> loialitatea unora dintre colegii mei faţă de aviaţia militară“. Surprins, reporterul, pe buzele căruia frigea respectiva întrebare, îl lasă pe responsabilul cu paza cazărmii să se destăinuie. „ Eu am fost foarte bine primit aici. Am făcut şi armata aici, ca militar în termen, şi forţa colectivului a făcut să-mi doresc revenirea. Iar acum, odată cu emiterea noului statut al s.g.v.-iştilor, mă simt împlinit. Ştiu chiar, că la un anumit moment, pot face pasul către următorul corp, cel al subofiţerilor. Şi atunci, pentru mine, Escadrila de Elicoptere va deveni, definitiv, ce-a de-a doua familie”.

S.g.v.-iştii – element de încredere şi dăruire

Comandantul unităţii, atent la desfăşurarea activităţilor premergătoare executării zborului de instrucţie mixt, prinde finalul discuţiei noastre. „E adevărat. Suntem aici ca o familie. De aceea, şi poate şi datorită faptului că sunt foarte <<scump>> la vedere, din cauza programului infernal, aş vrea să le mulţumesc tuturor pentru sprijinul pe care mi-l oferă şi să nominalizez doar o parte din cei ce-mi stau alături în îndeplinirea misiunilor de zi cu zi: **locotenent comandorul inginer Sandu Nicolae, căpitanul Constantin Săscioreanu, maistrul militar Liviu Teişanu, plutonierul major Gheorghe Begu** sau **s.g.v. Adrian Mândruşcă**“.

Într-adevăr, ca un părinte grijuliu, comandantul unităţii îşi laudă subordonaţii. Nici nu are cum să facă altfel. Într-o continuă zbatere cu rezolvarea problemelor de naturi specifice (logistice, personale), în permanentă trântă cu necesităţile de adaptare la noi standarde şi doctrine, mângâierea cu vorbe de laudă este obligatorie. Ochiul critic nu este pierdut niciodată în curentul elicelor de elicoptere, iar munca, uneori inumană, este aici la rang de desfătare. Mărturie stau familiile militarilor dezvoltate armonios, cu copii ce doresc să continue visul părinţilor. Alături găsim şi participările la diferite exerciţii militare - CROSS LANDING 2006 – salvare în zona de frontieră, SAREX 2006, RoIAS 2006, evenimente ce au dus la închegarea unui colectiv aparte. Mărturie stă apartenenţa la primul oraş martir. Mărturie stă colonia de lângă unitate, locul de tranzit al multor cariere şi de întemeiere a zeci de familii de aviatori. Mărturie stă Clubul XXI, unde oamenii primesc „botezul” dansatoarelor după zile lungi petrecute pe aerodrom. Sau, de ce nu, Cercul Militar Giarmata, condus cu o „blândeţe fermă“ de **plutonierul major Liliana Mihalcea**, locul de întâlnire al asprimii vieţii militare de pe aerodrom cu fineţea artelor şi cu inspiraţia intelectualilor.

Toate acestea dau firescul, naturaleţea vieţii de aviator la Timişoara, dau impresia că acest firesc este la el acasă.

Au consemnat
Plutonier-major SORIN SĂFTOIU
Fotoreporter ADRIAN SULTĂNOIU

Vestigii militare româneşti

Sub patronajul Cercului Militar Timişoara şi al Asociaţiei Numismatice „Timişana” a avut loc, în data de 19 aprilie a.c., la sediul Galeriei de Artă „Pro Armia”, din Timişoara, lansarea primului catalog de insigne de aviaţie militară română.

Autorul acestuia, **locotenent comandorul (r) Marcel Iliese**, fervent şi asiduu căutător şi descoperitor de simboluri ale aviaţiei române, aflat la prima încercare publicistică de gen, a reuşit să adune în sala galeriei de artă foşti colegi de armă, intelectuali timişoreni, oameni pasionaţi de zbor şi de reprezentările acestuia, indiferent de formă.

Este absolut remarcabilă intensa activitate de documentare a autorului, studiul profund pe care l-a dedicat genului, parcurgerea a mii de kilometri în

căutarea uneia sau a mai multor insigne, fapte care au dus la crearea unui climat inedit, ştiinţific şi cultural propice lansării catalogului. „De asemenea, nu trebuie uitată opţiunea, fericită, spunem noi, de scoatere a ediţiei în format bilingv, româno-englez, format atât de necesar prezentării valorilor româneşti într-o limbă de circulaţie mondială“, a subliniat vicepreşedintele Asociaţiei Numismatice „Timişana”, **lectorul Remus Mochnacs**.

Din punct de vedere tehnic, catalogul conţine 100 de categorii distincte de insigne de aviaţie, cu mai multe subcategorii dezvoltate pe apartenenţa la diverse corpuri militare (ofiţeri, maiştri militari şi subofiţeri etc.), pe evidenţierea sau nu a acestora (prin diverse inscripţionări sau înscrieri), pe materialul din care sunt confecţionate (metalic, textil). De asemenea, există şi o catalogare cronologică, începută cu insignele din timpul regelui Ferdinand, apoi cu cele din perioada regelui Carol al II-lea, a regelui Mihai, perioada celui de-al Doilea Război Mondial, insigne datorate „epocii de aur” şi, în final, se regăsesc diverse insigne contemporane.

„Reuşita lansării acestui catalog se bazează, în primul rând, pe susţinerea ideii de apartenenţă a simbolisticii – insignele de aviaţie militară – la contextul general reprezentat de zbor şi de cei care îl efectuează – piloţii. Aşa cum un stat îşi promovează simbolurile precum drapelul, stema, moneda sau imnul, am simţit că a venit momentul să aflăm, măcar informativ, de unde vine simbolul piloţilor, pentru a arăta cum a evoluat, prin ceea ce a trecut şi cum arată acum”, a declarat cu vădită emoţie autorul catalogului, locotenent comandorul (r) Marcel Iliese.

SORIN SĂFTOIU

ATÂT DE APROAPE DE CER...

Ușurința, rapiditatea și congruența cu timpul real a imaginilor care ne pătrund în case, fapt datorat sistemelor de transmisie a informațiilor prin satelit și modalităților moderne de captare a acestora, constituie, pentru mulți, un fapt încă neelucidat complet.

Pentru oamenii care conviețuiesc, lucrează și se simt împliniți datorită existenței radarului FPS de la Giarmata, această stare de fapt nu mai reprezintă de mult timp decât pregătire și perfecționare continuă. Intrat în dotarea unității în anul 1998, noul sistem a constituit, pentru început, un bun prilej de a porni la un nou drum. Specialiștii și-au suflecat mânecile și au învățat pe de rost noua tehnologie. Oamenii s-au încleștat o clipă cu schimbarea și apoi totul a devenit abnegație și dăruire profesională. Astfel, misiunile principale – cercetarea spațiului aerian și descoperirea, urmărirea și identificarea mijloacelor aeriene care evoluează la distanțe de până la 450 km și asigurarea datelor tridimensionale despre acestea – pot fi îndeplinite la parametrii optimi.

În mijlocul unor lanuri de rapiță, a căror culoare odihnește și bucură sufletul trecătorului, își desfășoară activitatea de zi cu zi această mână de oameni, ce alcătuiesc un grup aparte. „Colectivul de aici este unul valoros și bine închegat, de cadre militare, soldați-gradați voluntari și personal civil, grup ce poate îndeplini la cel mai înalt nivel de performanță misiunile de exploatare, întreținere și reparare a tehnicii militare din unitate", ne-a declarat locțiitorul comandantului, **căpitanul Marinel Iancu**. Acest fapt a fost, de altfel, evidențiat cu ocazia evaluării TACHEVAL de către comisia SHAPE, activitate desfășurată în luna februarie 2006.

„Într-adevăr, specialiștii americani sosiți pentru evaluare au rămas surprinși de nivelul deprinderilor arătate de oamenii noștri și de rapiditatea cu care s-a ajuns la acest nivel", ne-a mărturisit și **căpitanul Constantin Samfirescu**, „șeful" radarului.

Căpitanul Marinel Iancu, la analiza activității săptămânale

Dorința cea mai arzătoare a specialiștilor pe care i-am întâlnit aici este aceea de realizare a stadiului de interoperabilitate, atât pe linia instrucției, cât și din punctul de vedere al capacităților tehnicii din dotare. Pentru aceasta s-au făcut eforturi de integrare în cadrul programelor de modernizare a radarului și s-a trecut la perfecționarea, din punct de vedere lingvistic, a personalului (de altfel, chiar comandantul unității, **maiorul Romică Udeanu** este, în prezent, înscris la unul din cursurile de perfecționare pentru limba engleză).

În fața unei astfel de atitudini, problemele inerente (volumul mare de funcții prin cumul „duse" de personal, subdimensionarea subunității de pază în raport cu situația concretă, lipsa locuințelor pentru personal, asigurarea financiară și logistică greoaie, uneori datorate distanței până la unitate) sunt, cel mai des, doar niște etape de parcurs în îndeplinirea misiunilor. „Credem că la acest aspect, un cuvânt important de spus îl avem și noi, s.g.v.-iștii, cei care ducem greul turelor și al pazei cazărmii. Însă posibilitatea desfășurării activității cu ajutorul unei tehnologii moderne ne face, și pe noi, să dorim să ținem pasul cu celelalte corpuri de cadre, să ne pregătim și să acționăm în așa fel încât diferențele să fie doar de nivel salarial, și nu competitiv ", a întărit spusele comandantului, **caporalul Dan Gligor,** electromecanic la Grupul Electrogen FPS.

În plus, condițiile de lucru create, prin respectarea în totalitate a ideilor prezentate de proiectant în momentul instalării (dormitoare, sala de mese, toalete, magazii specifice, infrastructură IT, toate la un nivel contemporan și cu un design modern), au făcut ca lucrul în ture suprapuse sau amplificarea termenului de „om cauciuc" – care deservește mai multe tipuri de tehnică concomitent – să exprime, la rândul său, pasiune și, uneori, plăcere.

Datorită tuturor acestor fapte, Câmpia de Vest a României are, în radarul FPS de la Giarmata, o locație aparte. Aviația militară românească are însă, concomitent, unul dintre „ochii" săi moderni și una dintre echipele sale cele mai sudate.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU
Fotoreporter ADRIAN SULTĂNOIU

Contemporary technology for performing detection and data transmission, the FPS located in Giarmata builds together with the people serving it a redoubtable team within the context of reaching the required standards. Small unit, as a soul looking for its perennial living place throughout the vastness of the Romanian West Plain, the radio-location battalion in Timisoara brings a natural taste specific for that area and offers concrete images about ways of accomplishing assigned missions with "buffer person" and carefully, but passionately chosen funds. "The vigilant eye" exists in the Western Romania ...

Serviciu operativ la FPS

SECURITATEA ZBORULUI

FLIGHT SAFETY

Interview with Chief of Flight Safety Branch
- Commander GRIGORIE NICOLAE –

Flight safety level is an extremely important indicant of in-flight training features. It is the tool proving training concept applicability, appropriate sharing of resources – in terms of quantity and quality, the way human resources are employed and their professional proficiency, equipment and infrastructure status, force package readiness, esprit de corps, and last but not least quality of decision-making process. This indicator "reads" the incidents, data, assessments, judgments, and corrective measures and shows the dearth of the above-mentioned elements.

The prime target of flight safety is to increase operation efficiency while minimizing the risks of accident producing.

It is well-known that the consequences of air accidents, besides the loss incurred (human and material, as well as a damaged image etc.) overshadow the efforts of the entire staff. Therefore, success in this case accrues from and is dependent on how we achieve and keep a better balance between operational and flight safety imperatives.

Interviu realizat cu şeful Secţiei Securitate Zbor din Statul Major al Forţelor Aeriene – comandor GRIGORIE NICOLAE –

Nivelul de securitate a zborului reprezintă un indicator deosebit de important al calităţii activităţii de instrucţie în zbor. Acesta reflectă în evenimente, statistici, evaluări, interpretări şi măsuri corective valoarea concepţiilor de instruire, cantitatea, calitatea şi dinamica alocării resurselor, profesionalismul şi modul de întrebuinţare a resurselor umane, starea tehnicii şi a infrastructurii, operaţionalizarea pachetelor de forţe, starea moralului şi, nu în ultimul rând, calitatea actului decizional.
Obiectivul securităţii zborului este de a creşte eficienţa operaţională, reducând la minimum riscurile care duc la apariţia evenimentelor pe timpul activităţilor aeronautice.
Este ştiut faptul că urmările evenimentelor de aviaţie, pe lângă pierderile cauzate (umane, materiale, criză de imagine etc.), eclipsează eforturile susţinute ale întregului personal. Astfel, succesul depinde de găsirea şi realizarea unui echilibru judicios între imperativele operaţionale şi cele ale securităţii zborului.

– Securitatea zborului, ca parte a securităţii aeronautice, realizează „conturul" unui tablou realist al activităţii de zbor. Cum se prezintă situaţia în Forţele Aeriene din acest punct de vedere?

– Structura de securitate a zborului, prin forţele şi mijloacele sale, constituie o entitate care trebuie să sesizeze disfuncţionalităţile ce se manifestă în cadrul componentei aeriene şi, prin propunerea de măsuri adecvate, să implementeze politica de siguranţă aeriană în vederea realizării unui echilibru optim între un înalt nivel de operaţionalizare a forţelor şi un nivel redus al pierderilor umane şi materiale.

Cuantificarea nivelului securităţii zborului, în scopul efectuării de comparaţii, este realizată statistic şi prin determinarea ratelor de producere a evenimentelor de aviaţie în funcţie de numărul orelor de zbor efectuate. Spre exemplu, în anul de instrucţie 2006, în Forţele Aeriene Române s-au produs 23 de evenimente de aviaţie (2 catastrofe, 8 incidente şi 13 premise), iar rata de producere a înregistrat valoarea de aproximativ 12 evenimente la 10.000 ore de zbor, ceea ce înseamnă că la 891 ore de zbor s-a produs un eveniment de aviaţie, la 1.577 ore de zbor – o premisă, la 2.563 ore de zbor – un incident şi la 10.250 ore de zbor – o catastrofă.

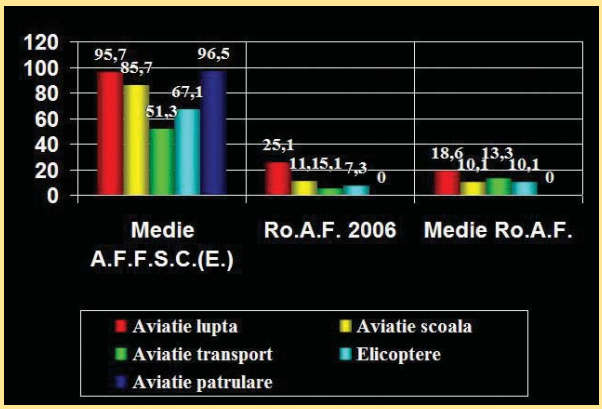
– Catastrofele care s-au produs au generat pierderi umane, materiale şi financiare însemnate şi o importantă criză de imagine a Forţelor Aeriene. Interferenţa factorilor favorizanţi – tehnic, uman şi de mediu – permite o analiză concludentă?

– Din analiza factorilor generatori de evenimente de aviaţie, distingem ponderea crescută a factorului tehnic, datorită apropierii de limita de exploatare a tehnicii din înzestrare, dar şi diminuarea ponderii, sensibil mai redusă a factorului uman, ca rezultat al creşterii nivelului de instrucţie în zbor.

Totodată, trebuie remarcat efortul permanent al personalului aeronautic, concretizat în numărul defecţiunilor tehnice depistate la sol, raportat la cele apărute în zbor. Astfel, procentul defecţiunilor depistate la sol este bun, având în vedere că toate acestea ar fi putut genera evenimente de zbor, mai mult sau mai puţin dramatice. Desigur, obiectivul declarat al securităţii zborului este de a depista la sol 100% din defecţiunile tehnice, însă acest lucru este foarte greu de transpus în realitate.

Toate evenimentele care au avut drept cauză factorul uman s-au produs numai pe timpul executării zborului de instrucţie, ceea ce demonstrează faptul că mobilizarea şi concentrarea personalului navigant şi tehnic sunt diferite pe timpul desfăşurării exerciţiilor sau aplicaţiilor.

Cauzele care au determinat scăderea nivelului de securitate a zborului, datorită personalului ce desfăşoară activităţi aeronautice, trebuie atent analizate şi eliminate sistematic. Astfel, planurile de zbor, dimensionate corespunzător obiectivelor şi resurselor disponibile, TREBUIE corect încadrate în timp, necesitând perioade de eforturi intense pentru recuperarea rămânerilor în urmă sau stagnare, pentru a nu fi depăşite. Oboseala, datorită executării serviciului de luptă permanent cu personal redus,



Rata evenimentelor (pe categorii de aviaţie) în Ro.A.F. şi A.F.F.S.C.(E), determinată la 10.000 de ore de zbor

Dezorientarea spaţială reprezintă pierderea reprezentării corecte a poziţiei în raport cu un sistem de referinţă

duce inevitabil la suprasolicitarea şi oboseala cronică a personalului navigant şi tehnic şi, implicit, la „greşeală". De asemenea, un fenomen cu implicaţii profunde în nivelul de securitate a zborului îl reprezintă trecerea în rezervă a oamenilor valoroşi, piloţi şi tehnicieni, privând astfel sistemul de posibilitatea realizării transferului de experienţă şi conservarea nivelului operaţional.

Datorită factorului **mediu,** toate evenimentele de aviaţie produse în anul 2006 sunt datorate păsărilor. Este un fenomen îngrijorător, din cauza producerii aleatorii, a imposibilităţii eliminării acestuia şi neconştientizarea, de întreg personalul implicat în desfăşurarea activităţilor aeronautice, a pericolului pe care îl reprezintă. Trei cadre succesive preluate de pe înregistrarea video a unui zbor cu avionul MiG-21 LanceR ne demonstrează că evenimentul s-a produs în 0.16 secunde, sub timpul minim de reacţie al omului (0,25 sec). Un impact frontal ar fi fost deosebit de periculos pentru pilot, datorită vitezei de zbor a avionului şi dimensiunilor păsării. Un alt pericol este reprezentat de incursiunile neautorizate pe pistă. Semnalăm aceste evenimente, deoarece incursiunea animalelor pe pistă reprezintă un real pericol pentru securitatea zborului.

– Ce rol joacă dezorientarea spaţială în procesul securităţii zborului?

– A fi orientat în spaţiu are, în aviaţie, două înţelesuri majore: primul se referă la localizarea poziţiei geografice, al doilea – la conştientizarea poziţiei în raport cu suprafaţa pământului (orizontala). Acest al doilea sens este cel care ne interesează în continuare.

Expresia „dezorientare spaţială" se referă la un fenomen complex, având cauze şi modalităţi de manifestare multiple, dar un singur efect: pierderea reprezentării corecte a poziţiei în raport cu un sistem de referinţă care este, în mod obişnuit, orizontala sau, în cazul zborului în formaţie, capul formaţiei. Termeni echivalenţi sunt „iluziile" sau „senzaţiile false".

Consecinţele dezorientării pot fi dezastruoase prin faptul că acţiunile bazate pe informaţii incorecte conduc la deteriorarea traiectoriei aparatului, cu riscul lovirii de o altă aeronavă, la zborul în formaţie, sau de sol, într-o evoluţie aparent controlată. În pofida imensului efort de conştientizare şi antrenament care se face în rândul piloţilor, ponderea accidentelor produse în condiţii de dezorientare spaţială se menţine la un nivel ridicat. Studiile realizate pe această temă indică un procent de 19-25% dintre accidentele de avion şi în 30% dintre accidentele de elicopter ca fiind generate de dezorientarea spaţială. Situaţia este suficient de gravă pentru a menţine un nivel de alertă ridicat în rândul personalului aeronavigant.

– Domnule comandor, fac parte Forţele Aeriene Române din vreo organizaţie internaţională pe probleme de securitate a zborului, şi dacă da, care sunt beneficiile acestei colaborări?

– În eforturile susţinute pentru creşterea nivelului de securitate a zborului, începând cu luna iunie 1997, Forţele Aeriene Române au devenit membru permanent al Comitetului de Securitate a Zborului al Forţelor Aeriene din Europa – "Air Force Flight Safety Committee (Europe)-A.F.F.S.C.(E.)". Acest organism reuneşte reprezentanţi a 23 de forţe aeriene ale statelor din cadrul şi din afara NATO. Începând cu acest an, Secţia Securitate Zbor are un permanent schimb de informaţii referitor la cauzele producerii evenimentelor în Forţele Aeriene Militare ale statelor membre, la măsurile conexe acestora şi, foarte important, a modului de rezolvare a unor situaţii deosebite.

Aceste informaţii au permis compararea ratelor

Impactul cu păsările poate avea consecinţe catastrofale în aviaţie

de producere a evenimentelor de aviaţie în ultimii 5 ani (pe categorii de aviaţie), în ţările membre A.F.F.S.C.(E.), cu media pe ultimii 5 ani şi anul de instrucţie 2006 din Forţele Aeriene Române, **aspect ce a evidenţiat faptul că avem rate mai mici în ceea ce priveşte frecvenţa evenimentelor de aviaţie**. De menţionat că şi celelalte Forţe Aeriene, ca şi Forţele Aeriene Române, se confruntă cu dificultăţi în raportarea evenimentelor de aviaţie, determinate de neînţelegerea obiectivului structurilor de securitate a zborului, acela de prevenire a producerii evenimentelor de aviaţie, şi nu de găsirea unor vinovaţi.

– Ce măsuri concrete credeţi că se impun pentru a îmbunătăţi nivelul siguranţei şi securităţii zborului în Forţele Aeriene?

– În scopul formulării recomandărilor susceptibile împiedicării repetării cauzelor evenimentelor de zbor, secţia securitate zbor este preocupată de următoarele măsuri preventive:

- raportarea evenimentelor de aviaţie în scopul determinării factorilor şi cauzelor care au contribuit, în mod direct sau indirect, la producerea acestora, pentru prevenirea apariţiei unor evenimente similare;
- monitorizarea şi analiza cu maximă atenţie şi rigurozitate a factorului tehnic, sub toate aspectele;
- distribuirea uniformă a efortului pentru a elimina suprasolicitarea în muncă, factor generator al celor mai grave evenimente de aviaţie;
- identificarea şi monitorizarea factorilor favorizanţi care măresc probabilitatea producerii evenimentelor de aviaţie şi afectează indirect amploarea sau efectele acestora.
- punerea în aplicare a dispoziţiunilor care să conducă la diminuarea sau eliminarea repetabilităţii evenimentelor de aviaţie.

– Concluzionând, care sunt reperele învăţăturii?

– Trebuie reamintit că securitatea zborului reprezintă domeniul de responsabilitate al comandanţilor şi tuturor factorilor de decizie din domeniul activităţilor aeronautice, care au obligaţia de a conduce şi corecta permanent acest sistem socio-tehnic complex, astfel încât probabilitatea ca un actor să comită un act nesigur să fie minimalizată, iar atunci când acel act nesigur a fost produs, sistemul să nu basculeze către un accident.

Cauzele tuturor evenimentelor de aviaţie au rădăcini profunde în istoria celor deja petrecute. Acestea nu sunt spectaculare, evidente, dar se prezintă sub forma unor multitudini de detalii insignifiante, anomalii, disfuncţionalităţi care se acumulează şi se combină într-o secvenţă cronologică şi care, fără o intervenţie deliberată, vor conduce la consecinţe nedorite. Pentru fiecare cauză latentă necorectată, există un eveniment care aşteaptă momentul şi locul favorabil! Dacă în sistem sunt erori ("ratări") şi nu se introduc corecţii, se va menţine sursa generatoare de eşecuri. Cauzele evenimentelor de zbor cu nivel de gravitate al urmărilor redus (premise, incidente) se regăsesc şi în cauzele accidentelor grave şi catastrofelor. **Lecţia** ce rezultă din această observaţie este necesitatea schimbării mentalităţii, încă existente, care uneori conduce la analize superficiale ale cauzelor premiselor şi incidentelor şi, în consecinţă, la măsuri cu eficienţă redusă.

În concluzie, se impune tratarea cu maximă seriozitate a cauzelor premiselor de zbor şi raportarea tuturor evenimentelor pentru că, în caz contrar, ele sunt urmate, inevitabil, de evenimente grave de zbor.

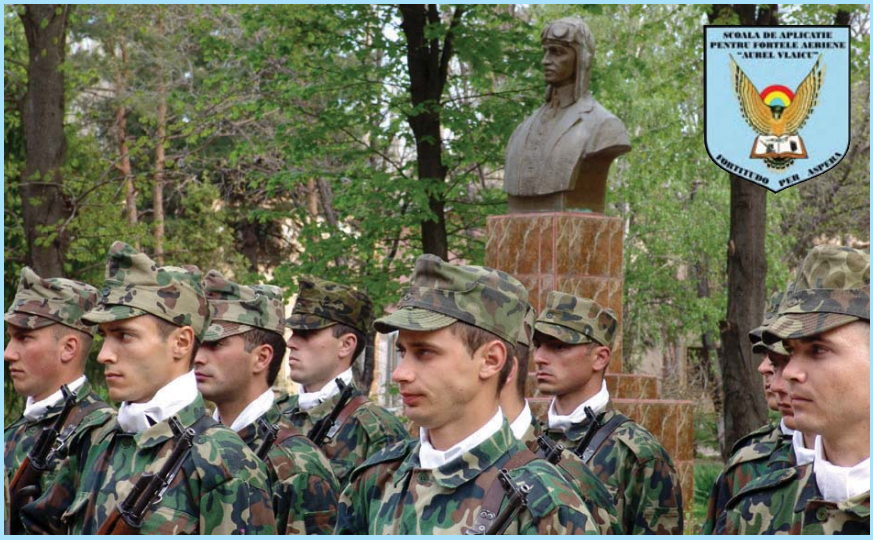
A consemnat
cdor. DUMITRU BERBUNSCHI

De la armata de masă, la armata de profesie

După *criteriul de recrutare a militarilor în termen (soldaţi şi gradaţi)* se disting următoarele tipuri de armate: *armată de masă, armată de profesie* şi *armată mixtă*. ***Armata de masă*** are caracteristic faptul că o parte semnificativă a personalului său militar, adică militarii în termen, execută serviciul militar obligatoriu. De fapt, ei ajung în armată împotriva voinţei lor, prin aşa-numita conscripţie. Ofiţerii şi subofiţerii vin în mod voluntar, alegând, în mod liber, să devină militari de profesie.

În prezent, acest tip de armată este în declin. După 1970, la cele mai multe dintre statele industriale avansate, îndeosebi la cele care dispuneau de armament nuclear sau făceau parte dintr-o alianţă politico-militară, noul trend în formatul organizaţional militar a fost acela către forţe militare reduse numeric, complet profesionalizate, gata de luptă permanent sau în timp foarte scurt, cu o putere de intervenţie şi de lovire foarte mari.

Armata de profesie se defineşte prin aceea că întregul efectiv de militari a venit de bunăvoie să se angajeze în instituţia militară şi toţi au o pregătire profesională specifică posturilor şi funcţiilor pe care sunt încadraţi. Acceptarea sau respingerea solicitanţilor se face potrivit unor criterii complexe şi, de regulă, prin concurs. Ea este specifică statelor industriale dezvoltate, care pot să se înzestreze masiv cu tehnică militară modernă. Apariţia şi evoluţia armatei de profesie sunt un răspuns adecvat la schimbările produse în mediul de securitate atât la nivel naţional, cât şi internaţional. ***Armata mixtă*** reprezintă acel tip de instituţie militară în care se întâlnesc atât militari de rând, proveniţi din conscripţie, cât şi din voluntariat, pe lângă militarii de carieră (ofiţeri, maiştri militari şi subofiţeri). Proporţia în care se uzitează de o modalitate de recrutare sau alta depinde de o serie de factori economici, politici, sociali, demografici, militari, de starea şi tendinţele de evoluţie ale mediului de securitate naţională, zonală, regională şi globală. Un asemenea tip de armată se întâlneşte şi la state cu un nivel de dezvoltare economică ridicată, care aparţin sau nu unei alianţe politico-militare.



SOLDAŢII ŞI GRADAŢII VOLUNTARI,

principala sursă de formare a subofiţerilor pe filiera indirectă

The new status of the Romanian Armed Forces, the large spectrum and complexness of the tasks derived from it, as well as unprecedented development of military technology and computer-assisted equipment have prompted an extensive and intricate change of the military body, deep concept, procurement, and force training-related transformations.

Once the Statute of Voluntary Enlisted Members was adopted, they became a definite group of military personnel joining the armed forces voluntarily. Recruitment and selection of future volunteers is an essential step considering the changes they have to go through and the specific requirements to be met; the place and role of this category are to be subject to significant shifts. Instead of former inductees conscripted into the

VOLUNTARILY ENLISTED MEMBERS –

The Major Capital for Indirectly Resourcing Non-Commissioned Officers

military, the Armed Forces will have enlisted members who willingly apply for such a demanding occupation and undergo a rigorous selection based on specific professional criteria.

According to in-force regulations, the Air Force Training School is now running a training program for grooming 50 volunteers selected at the recruiting stations in Breaza, Campulung Moldovenesc and Alba Iulia.

Volunteers' training aims at creating their background as future soldiers and specialists and gaining the necessary knowledge and skills to make them suitable for the duties they will be assigned to perform.

Train-to-groom is the foundation on which the whole training process is grounded and directs at young recruits accommodation to military environment by improving their individual physical, psychological and ethical fitness, and by developing their combat spirit, military features and ability to efficiently act in emergencies. It also seeks to make them more self-confident so that become capable of resolutely controlling their own behavior. Last but not least it is the team spirit which has to be "shaped" and developed because the ultimate goal of this course of action is to create modern warriors able to jointly operate within a theatre.

O nouă etapă în procesul profesionalizării Forţelor Aeriene

Noul statut al Armatei României, de armată a unui stat membru NATO, spectrul şi complexitatea misiunilor care derivă din acest statut, precum şi informatizarea şi tehnologizarea fără precedent a echipamentelor militare, au impus un proces amplu şi complex de schimbare a organismului militar, de profunde transformări la nivel conceptual, al dotării cu echipamente, cât şi al instruirii forţelor.

O dată cu adoptarea Statutului soldaţilor şi gradaţilor voluntari, aceştia au devenit un corp distinct de personal militar, recrutat pe bază de voluntariat. Recrutarea şi selecţia viitorilor soldaţi şi gradaţi voluntari este o activitate extrem de importantă, cei selecţionaţi trebuind să îndeplinească toate criteriile specifice profesiei de militar, având în vedere faptul că locul şi rolul acestei categorii de personal se modifică esenţial. În locul militarilor în termen, intraţi în sistem pe baza criteriului obligativităţii, mulţi împotriva voinţei lor, Armata va avea soldaţi şi gradaţi selecţionaţi pe baza criteriilor specifice profesiei de militar, dintre tinerii care sunt interesaţi să profeseze în acest domeniu.

În conformitate cu actele normative în vigoare, în Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene se

desfășoară programul de instruire pentru formarea a 50 de soldați voluntari proveniți din centrele de selecție și recrutare Breaza, Câmpulung-Moldovenesc și Alba Iulia, pentru specialitățile specifice Forțelor Aeriene.

Scopul instruirii soldaților și gradaților voluntari este de a-i forma pe aceștia ca luptători și specialiști pentru prima funcție, dobândind cunoștințe și deprinderi necesare îndeplinirii atribuțiilor funcțiilor pe care le vor îndeplini în unități.

Instruirea pentru formare reprezintă fundamentul întregului proces de instruire a soldaților și gradaților voluntari și urmărește adaptarea tinerilor recruți la mediul militar, formarea profesională ca luptător și specialist, dezvoltarea capacității fizice, psiho-morale și de gândire a individului conform specificului activității în domeniul militar, cultivarea spiritului de luptător, a virtuților militare și a abilităților de a acționa eficient în situații critice, creșterea încrederii în forțele proprii și formarea spiritului de autodisciplină, precum și formarea și dezvoltarea spiritului de echipă.

Modulele de instruire

Tinerii din Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene sunt atât recruți care nu au îndeplinit anterior stagiul militar, cât și recruți care au îndeplinit stagiul militar în aceeași armă (specialitate) pentru care au fost selecționați, sau chiar în altă specialitate. Având în vedere acest aspect, programul de instruire cu o durată de patru luni se proiectează în sistem modular, pe arme și specialități, cuprinzând ***modulul instrucției individuale de bază,*** parcurs doar de tinerii care nu au îndeplinit anterior stagiul militar, și ***modulul instrucției de specialitate,*** parcurs de tinerii care au absolvit modulul instrucției individuale de bază și de tinerii care au îndeplinit serviciul militar, au fost trecuți în rezervă și vor să revină în sistemul militar ca soldați și gradați voluntari, indiferent de specialitățile avute anterior.

Pregătirea fizică reprezintă o condiție esențială pentru a deveni soldat gradat voluntar

Modulul instrucției individuale de bază se desfășoară pe durata a **8 săptămâni** și cuprinde trei subetape: administrativă, de acomodare, instrucția individuală de bază propriu-zisă.

Subetapa administrativă, cu durata de 1-3 zile, cuprinde activități legate de primirea și instalarea recruților în subunitatea de instrucție. Pe durata acestei subetape, recruții vor acționa într-un mediu cu nivel minim de stres, desfășurând activități precum luarea în evidență și actualizarea datelor personale ale acestora, semnarea angajamentelor valabile pentru efectuarea modulului instrucției individuale de bază, echiparea, distribuirea armamentului și echipamentelor de instrucție, precum și efectuarea instructajului introductiv general de protecția muncii și PSI.

Teoria reprezintă baza practicii în orice meserie

O importanță deosebită o are subetapa de acomodare, cu durata de 2-3 zile, ce se desfășoară planificat și cuprinde activități precum: repartizarea recruților pe plutoane și companii de instrucție, activități de cunoaștere a recruților, identificarea problemelor de ordin fizic, psihic sau social, prezentarea armei, unității și a subunității în care își vor desfășura instrucția; introducerea recruților în activități specifice vieții militare prin prezentarea structurii programului de instruire și a obiectivelor de atins pentru această perioadă de instruire, încadrarea în programul orar al unității și însușirea modului de comportare și de adresare specific mediului militar.

Subetapa instrucției individuale de bază propriu-zise, cu durata de 7 săptămâni, are ca obiective specifice: însușirea tradițiilor și valorilor Armatei României și armei în care vor activa, a standardelor de conduită, a legislației și reglementărilor specifice domeniului militar; formarea calităților fizice și psiho-morale specifice luptătorului; formarea deprinderilor necesare folosirii eficiente a armamentului individual; formarea deprinderilor de utilizare a mijloacelor specifice de apărare și protecție împotriva armelor chimice, biologice, radiologice și nucleare, de geniu, de comunicații și de supraviețuire; formarea deprinderilor de acțiune pentru îndeplinirea unor misiuni de luptă.

După absolvirea modulului instrucției individuale de bază, soldații voluntari depun Jurământul Militar.

Modulul instrucției de specialitate se desfășoară pe durata a **8 săptămâni** și cuprinde la rândul său trei subetape: aceea a instrucției tehnice de specialitate, a instrucției tactice de specialitate, precum și a instrucției pentru încadrarea pe funcție.

Subetapa instrucției tehnice de specialitate se desfășoară pe parcursul a 3-4 săptămâni și urmărește însușirea cunoștințelor de bază de specialitate, precum și cunoașterea echipamentelor militare pe care le vor folosi în unitățile în care vor fi repartizați, cu accent și detaliere pe cele specifice funcției.

Subetapa instrucției tactice de specialitate, cu durata de 2-3 săptămâni, are ca obiective formarea deprinderilor de bază de specialitate, precum și formarea deprinderilor de bază necesare executării serviciului de luptă la echipamentele militare pe care le vor folosi în unități, conform cerințelor primei funcții pe care urmează să fie încadrați.

Subetapa instrucției pentru încadrarea pe funcție are o durată de 2 săptămâni, se desfășoară în cadrul uneia din unitățile de armă unde au fost repartizați, de către specialiști numiți de comandanții acestora, și are următoarele obiective principale și urmărește familiarizarea soldaților cu echipamentele militare pe care le vor folosi și formarea deprinderilor pentru operarea și mentenanța tehnicii specifice, necesare îndeplinirii atribuțiilor funcțiilor pe care sunt încadrați.

Instruirea de formare a soldaților și gradaților voluntari va avea caracter predominant practic-aplicativ și se va desfășura după un program de instruire cu un ritm de 40-46 ore pe săptămână.

Evaluarea nivelului de instruire al soldaților și gradaților voluntari pe timpul instruirii de formare se execută continuu, pe tot parcursul desfășurării procesului de instrucție, și are ca scop asigurarea creșterii eficienței acestui proces și certificarea atingerii obiectivelor de performanță parțiale și finale. La sfârșitul fiecărui modul al instruirii de formare, soldații și gradații voluntari vor fi evaluați și certificați privind îndeplinirea criteriilor de trecere la modulul următor, respectiv asupra competențelor privind îndeplinirea atribuțiilor generale/specifice funcției pe care au fost repartizați.

Am fost curios să aflu cu ce gânduri au început tinerii militari această importantă perioadă din cariera lor militară.

Soldatul Ioan Ioan Roșu este din Bacău, are 22 de ani și nu are stagiul militar satisfăcut. A venit în armată cu gândul de a realiza ceva stabil și de perspectivă în viață, deoarece vrea să-și întemeieze o familie, pe care să o întrețină în siguranță. Pentru el banii reprezintă doar o consecință, și nu o cauză a venirii în armată. S-a integrat foarte bine la specificul militar și nu a întâmpinat greutăți. Programul este diferit de cel de acasă, dar s-a acomodat deoarece îi place foarte mult lucrul în echipă.

Spre deosebire de colegul său, constănțeanul de 23 de ani **Ștefan Lucian Tănase** a cunoscut rigorile militare înainte de a fi selecționat ca soldat voluntar. A ales această carieră deoarece îi oferă un loc de muncă stabil, un salariu motivant în comparație cu cel oferit de angajatorii din viața civilă. Vrea să-și însușească temeinic cunoștințele militare de specialitate, deoarece și el dorește să-și continue cariera militară ca subofițer.

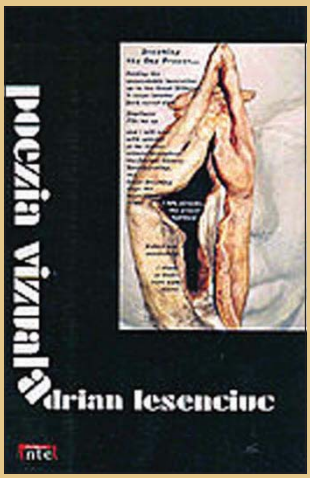
La Boboc, tinerii soldați privesc cu încredere spre viitor. Le dorim succes în pregătire și să nu uite niciodată deviza: **„Instruiește-te așa cum vei lupta!"**

Maistru militar principal
LEU NIȚĂ

Simbolistică și cuvinte,

POEZIA VIZUALĂ

Pentru colegii din Forțele Aeriene este **căpitanul Adrian Lesenciuc.** În mediile culturale este cunoscut ca poet, prozator, eseist, critic și istoric literar. Reprezentant al grupării **"Aisberg",** de reconfigurare a valorilor culturale contemporane, și redactor-șef al revistei omonime de avangardă literară. Autor de poezie vizuală și teoretician al literaturii verbo-iconice, prin semnarea lucrării de istorie literară **"Poezia Vizuală".** Lucrări reprezentative: versuri: **"Antifilosofia",**



"Copilul-genune", "Liam"; eseuri: **"Puzzle cu umbre pe ape", "Postmodernitatea. Un posibil model de structurare a mozaicului a-valoric"** – a obținut premiul Uniunii Scriitorilor din România.

Poezia vizuală reprezintă o artă din zona de interferență a literaturii cu artele plastice. O creație din această zonă presupune, în egală măsură, text poetic și structură grafică, altfel spus, un amestec de desen și poezie. Din punct de vedere al teoriilor lingvistice, studiul limbajului ca sumă de unități picturale (iconuri) și unități de scris (grafeme/litere scrise) sau de vorbire (foneme/sunete), este de noutate. În acest context, studiul poeziei vizuale a fost imperios necesar, mai ales din perspectiva lingvistică.

Lucrarea propusă de Adrian Lesenciuc este alcătuită din trei părți distincte (trei capitole), astfel: I. Insuficiența limbajului poetic; II. Poezia vizuală. Curriculum; III. Neajunsurile poeziei vizuale. Primul capitol reprezintă o sinteză lingvistică a abordărilor limbajului din perspectiva icon-grafem (fonem), rezultată din nevoia de depășire a poeziei ca text scris. Al doilea capitol, cel mai amplu, este o scurtă istorie critică a poeziei vizuale, din antichitate până în prezent. Ultimul capitol se referă la neajunsurile poeziei vizuale și la posibilitatea alunecării în derizoriu și kitsch.

De-a lungul timpului, românii au dat nume mari în poezia vizuală. Câteva exemple, reprezentative pentru poezia vizuală în întregul ei, ar fi: Tristan Tzara, cu poemele dadaiste colective, Victor Brauner și Ilarie Voronca, inventatorii pictopoeziei, Isidore Isou, părintele letrismului, Daniel Spoerri, reprezentant al mișcării Darmstadt Circle și inventator al Eat-Art, sau contemporanul nostru, Florentin Smarandache, părintele mișcării paradoxiste (propus pentru premiul Nobel/literatură în 2000).

Lucrarea reprezintă, cu siguranță, prima istorie critică a poeziei vizuale din țară și, posibil, chiar prima istorie a poeziei vizuale din lume. Cu convingerea că talentul literar, șlefuit de un foarte ascuțit spirit critic, al tânărului căpitan este abia la început de drum, așteptăm cu nerăbdare ca matricea culturală personală să fie îmbogățită cu noi lucrări, cel puțin la fel de apreciate de pasionații literelor și nu numai.

Vulturii Cerului

Într-o lume în care problemele cotidiene ne atacă în valuri din toate direcțiile, asemenea unui dușman perfid, pe cât de ușor de anticipat, pe atât de greu de contracarat, demersul autorilor Eugenia Tașcău și Victor Donciu de a scrie un roman despre aviație are darul nu doar de a impresiona, ci chiar de a stârni admirația.

Deoarece, pentru a scrie despre zbor și aviație trebuie ca, pe lângă talent, să ai și un motiv interior foarte puternic care să te determine să așterni pe hârtie trăiri și evenimente care fac parte din viața atât de cuprinsă de mister a unui aerodrom. De multe ori, un roman cu temă aeronautică pare, la prima vedere, ceva de domeniul fantasticului, dar dacă ai răbdare să pătrunzi, prin intermediul cuvintelor simple, într-o existență bănuită a fi atât de complexă, vei constata că realitatea este ceva mai simplă decât părea.

Cei ce vor citi acest roman, cu siguranță se vor simți mai apropiați de zbor după terminarea lecturii, deoarece narațiunea descrie fidel viața de pe un aerodrom, cu întâmplări plăcute, dar și cu altele dramatice. Cert este că firul epic te conduce cu ușurință în mijlocul evenimentelor, iar cu un minim efort empatic te vei trezi trăind emoțiile eroilor din poveste.

Pe scurt, autorii descriu viața dintr-o școală militară de aviație, efortul depus pentru a deveni pilot militar. Sunt redate emoțiile, greutățile, necazurile, observațiile – uneori dure – ale instructorilor de zbor, reliefând bucuria, plăcerea și senzația elevului-pilot. În

continuare, narațiunea se desfășoară pe un aerodrom militar al Forțelor Aeriene, respectiv Regimentul 91 Aviație Vânătoare Deveselu – Caracal.

De remarcat faptul că s-a urmărit ca lucrarea să fie scrisă cât mai coerent, fără tente de ficțiune, subliniindu-se, printre altele, starea sufletească, neliniștea, zbuciumul, emoția în anumite faze ale zborului, regretul unor insuccese, dar și bucuria zborurilor reușite, stări prin care au trecut toți cei ce doreau să pătrundă tainele acestei fascinații numite zbor.

Cu speranța că v-am atras atenția, vă dorim lectură plăcută!

Recenzii realizate de căpitan MIRCEA BARAC

IMPRESII DIN... FAȚA CAMEREI

M-am convins, mai mult ca niciodată, că presa militară este o armă de care noi toți avem nevoie. Și asta s-a întâmplat în luna aprilie, lună în care am fost în practică la Ministerul Apărării, la Studioul Radio TV M100.

Jurnaliștii sunt o familie aparte. Subiectivă fiind și devotată primei mele iubiri, aviația, am zâmbit în colțul gurii atunci când am deschis o carte dedicată jurnalismului militar și am văzut că prima poveste tipărită este „Aterizare, în noapte, cu incendiu la bord", scrisă cândva, în aprilie 2004, de comandor (r) Dumitru Amariei, redactor-șef până în 2005 la revista „Cer Senin".

Din prima zi de practică, **locotenent colonelul Dinu Marian,** șeful Studioului Radio TV M100, mi-a spus să mă duc „în spate, la nea' Nicu", în studio, să văd cum se face „*Revista Presei la prima oră*", pentru că atunci când voi fi pregătită voi intra și eu „în direct". Această emisiune, dedicată informării interne cu ultimele evenimente apărute, are o tradiție de peste opt ani și este difuzată zilnic, de luni până joi, pe canalul cu circuit închis al Ministerului Apărării. Din acea clipă, am intrat în mirajul vulcanic al televiziunii și al înțelegerii tainelor sticlei. Care nu sunt deloc ușoare. Televiziunea este locul unde trebuie să știi ce să spui și cum să spui, fără a lăsa loc de interpretare. Este locul de unde pleacă informația către oameni. Am învățat, am greșit, am învățat iar. Am întâlnit oameni deschiși, care mi-au împărtășit din cunoștințele lor, cu seriozitate sau cu haz. Cel mai important lucru mi l-a spus tot nea' Nicu, într-o oră târzie a amiezii: *„...Mona, fii atentă, în fața camerei ești formator de opinie, lumea ia de bun tot ce spui tu!..."*. Acest sfat, ca o punere în gardă, m-a făcut să fiu foarte atentă la alegerea știrilor, la felul cum le spuneam, neutru și la obiect. Dintre toți, nea' Nicu a fost cel care m-a impresionat cel mai mult. Este uimitor omul din spatele camerei, pe care nimeni nu-l vede, omul care are în față cinci ecrane, fiecare aparținând unei camere de filmat, și care știe când trebuie să intre una sau alta, care transmite în direct cele mai bune imagini, care coordonează operatorii TV, luminile, sunetele și vorbitorul, anulând greșelile sau punctele slabe. Iar toate acestea se întâmplă în DIRECT, acolo unde nu apuci să tai și să repeți.

Studioul este locul unde oamenii sunt importanți. Căci fără factorul uman, camera nu își găsește nici viața, nici rostul. Despre nea' Nicu (Vîlceanu) am vorbit, însă alături de el mai cântă, în marea orchestră a Studioului Radio TV M100, Mihai Niță și Florin Dobrater, operatori TV, George Nicoară, redactor, Nina Bukfejes, cea care are grijă de tot ce înseamnă gestiunea materialelor și

Nea' Nicu, "vrăjitorul" din spatele camerei

activităților specifice, iar ei toți se supun baghetei locotenent colonelului Marian Dinu, „tata Dinu" – cum cu drag ei îl numesc.

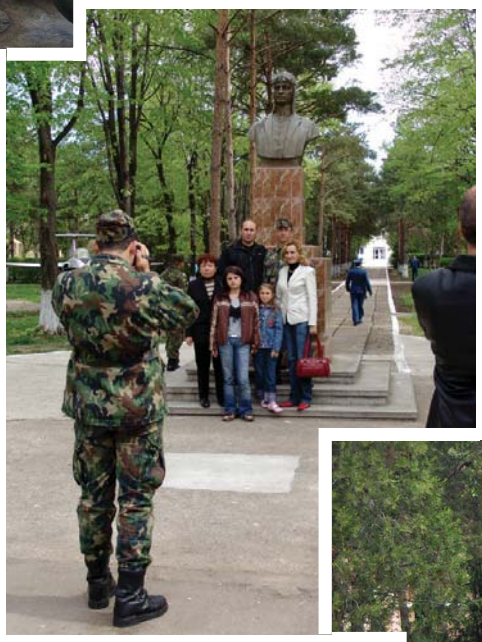
Acum, în ceas primăvăratic de mai, când m-am întors la biroul meu, în mijlocul exercițiilor aeriene, departe de tumultul sunetelor și luminilor, zâmbesc cu drag la amintirea practicii mele acolo, în universul presei militare. Iar noilor mei prieteni le trimit un singur gând... *"O parte din sufletul meu rămâne a voastră!"*.

MONA ARDELEANU

ZIUA PORŢILOR DESCHISE

Sâmbătă, 21 aprilie a.c., Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu" a organizat Ziua Porţilor Deschise.

Vizitatorii prezenţi au avut ocazia, pentru câteva ore, să simtă pulsul celei mai importante unităţi de pregătire a cadrelor militare din Forţele Aeriene, printr-un tur al următoarelor obiective din incinta instituţiei: pavilionul de învăţământ, catedra tehnico-ştiinţifică, complexul radiotehnic pentru tragere, dormitoarele elevilor, capela militară, infirmeria unităţii şi expoziţia de tehnică de artilerie şi rachete sol-aer, radiolocaţie şi aviaţie.



OPEN GATE DAY

This year on Saturday, 21st of April, the Air Force Training School "Aurel Vlaicu" mounted the Open Gate Day. The visitors had the opportunity to feel the heart beat of the most important establishments designed for training the Air Force military personnel through a tour of the following facilities assigned for: classrooms, technical and scientific studies, fire radar, students' dorms, chapel, medical care facility and school exhibition where artillery and surface-to-air missiles, radars and aircraft equipment are displayed.

Fotoreportaj realizat de căpitan MIRCEA BARAC şi ADRIAN SULTĂNOIU

100